مجلّهٔ جغرافیا و توسعهٔ ناحیه‌ای، سال هفدهم، شمارهٔ ۲، پاییز و زمستان ۱۳۹۸، شمارهٔ پیاپی ۳۳

DOI: 10.22067/geography.v17i2.75688
مقالهٔ پژوهشی

# واکاوی دلایل ساخت جزایر مصنوعی توسط چین در دریای جنوبی چین

**حجت مهکویی (گروه جغرافیا، واحد نجف‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف‌آباد، اصفهان، ایران، نویسندهٔ مسئول)**
**hojat_59_m@yahoo.com**
**مریم شعبانی (هیئت‌علمی گروه حقوق و علوم سیاسی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران)**
**maryamshabani135826@gmail.com**

صص ۲۵۷ ـ ۲۱۷

## چکیده

**اهداف**: دسترسی به سواحل و قلمروهای گستردهٔ دریایی به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های توسعه‌یافتن و افزایش قدرت ملی کشورهاست. این درحالی است که آلفرد ثه‌یر ماهان، دریاسالار آمریکایی (۱۹۱٤-۱۸٤۰)، موقعیت بحری و داشتن سواحل طولانی را در افزایش قدرت ملی برای کشورهای ابرقدرت (آمریکا) به‌عنوان امری ضروری تجویز کرد؛ بنابراین، هدف این پژوهش، واکاوی دلایل ساخت جزایر مصنوعی توسط دولت چین در دریای جنوبی چین است.

**روش**: این مقاله با رویکرد به نظریهٔ قدرت دریایی ماهان، با روش کیفی و ماهیت توصیفی- تحلیلی، با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و سایت‌های اینترنتی انجام گرفته است.

**یافته‌ها/نتایج**: براساس یافته‌ها، امروزه دریاها بیش از ۸۰ درصد از حجم صادرات و واردات کالاها را به خود اختصاص داده‌اند و داشتن موقعیت ساحلی در دریاهای آزاد برای کشورها بسیار اهمیت دارد. برخی از کشورهای دارای سواحل در دریاها مانند چین و امارات متحدهٔ عربی برای دستیابی به قلمروهای دریایی بیشتر، در دهه-های اخیر با ساخت جزایر مصنوعی اقداماتی انجام داده‌اند. دولت چین در دریای جنوبی چین که ۳/٦۲۵ میلیون کیلومترمربع مساحت دارد، هشت جزیرهٔ مرجانی را با احداث تأسیساتی روی آن‌ها به جزایر مصنوعی تبدیل کرده است که با مخالفت

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱۲/۲۰ تاریخ تصویب: ۱۳۹۸/۱۱/۱٤

دیگر کشورهای ساحلی این دریا یعنی تایوان، ویتنام، فیلیپین، مالزی و برونئی و کشورهای فرامنطقه‌ای همچون آمریکا و ژاپن مواجه شده است.
**نتیجه‌گیری**: نتایج نشان می‌دهد که دولت چین در دریای جنوبی چین با ساخت جزایر مصنوعی به‌دنبال قلمروخواهی دریایی، سیطره و حاکمیت بر آب‌های بیشتری است و ورای حقوق بین‌الملل دریاها عمل می‌کند. همچنین، این مسئله باعث شکل‌گیری اختلافاتی در سطح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای شده است.
**کلیدواژه‌ها**: چین، دریای جنوبی چین، جزایر مصنوعی، حقوق بین‌الملل دریاها، قدرت دریایی.

## ۱. مقدمه

دریا به‌دلیل نیاز به فناوری پیشرفته برای اقدامات انسان مانند ساخت‌وساز، محدودیت‌هایی را ایجاد می‌کند که انسان تاکنون قادر نبوده است همانند کرهٔ خاکی بهره‌برداری لازم را در آن انجام دهد. به‌جز چند کشور توسعه‌یافته و ثروتمند مانند ژاپن، بریتانیا، امارات متحدهٔ عربی و غیره که توانسته‌اند جزایری مصنوعی روی آب و حتی تونل‌هایی (تونل مانش) در زیر دریا برای اتصال شهرهای دو کشور بسازند، بیشتر کشورهای دنیا به اندازهٔ نیاز و حتی کمتر از نیاز از دریا بهره برده‌اند. ناگزیر، سواحل و کرانه‌های دریاها و اقیانوس‌ها همواره به‌عنوان یک عامل تأثیرپذیر از فعالیت‌های انسان و تأثیرگذار بر فعالیت‌های وی نقش‌آفرینی کرده‌اند. «ساحل گسترده‌ترین عنصر چشم‌انداز کرهٔ زمین است. سواحل دنیا محیط فیزیکی–جغرافیایی کاملاً ویژه‌ای را می‌سازند که بیشتر با اصطلاح «فضای مجادلهٔ سه‌بعدی»[1] بین اتمسفر، هیدروسفر و لیتوسفر توصیف شده است. اختلاف نظرهایی دربارهٔ گسترش سواحل وجود دارد، ولی این اختلاف نظرها به‌طور عمده به مقیاس مربوط هستند. اگر سواحل دنیا را طبق نقشه‌های مقیاس متوسط (تقریباً ۱:۲۰۰۰۰۰ یا ۱:۲۰۰۰۰۰۰) محاسبه کنیم، برای سواحل کرهٔ زمین اعداد جدول (۱) با مقدار کل ۲۸۶۳۰۰ کیلومتر به دست می‌آید؛ البته سواحل جزایر متعدد و کوچک نیز به آن اضافه می‌شوند که در اینجا منظور نشده‌اند. طول حقیقی سواحل

1. Dreidimensionaler Kampfraum

کرهٔ زمین اگر به مقیاس طبیعی ۱:۱ محاسبه شود، تقریباً به رقمی بیشتر از ۰/۰۵ میلیون کیلومتر خواهد رسید» (کلتات[1]، ۱۳۹۳، صص. ۹۸-۹۹).

متفکرانی همچون ماهان[2] به نقش سواحل طولانی، داشتن قلمروهای دریایی و دریانوردی توجه کرده‌اند. ماهان معتقد بود که دریا شاه‌راهی بزرگ یا مشاع گستردهٔ تمدن انسانی است؛ بنابراین، قدرت دریایی-قدرت حفاظت از ناوگان‌های تجاری- همیشه عاملی تعیین‌کننده در نزاع‌های سیاسی بوده است؛ به‌ویژه به دلیل اینکه سفر و ترانزیت در دریا همیشه آسان‌تر و ارزان‌تر از سفر زمینی است. همچنین، اسپایکمن[3] معتقد بود که در سراسر تاریخ، کشورها برای کنترل دریاهای مجاور در گسترش‌دادن پیرامونی (یعنی گسترش مرزهای آبی پیرامون سواحل) و فرادریایی درگیر شده‌اند (کاپلان[4]، ۱۳۹۷، صص. ۱۰۰، ۱۸۵). در طی سال‌های اخیر، برخی از کشورهای جهان ازجمله چین تحولات اقتصادی چشمگیری را به واسطهٔ استراتژی‌های درستی که در دریاها مدیریت کرده‌اند، ایجاد کرده‌اند و توانسته‌اند در اقتصاد جهانی نقش بارزی را ایفا کنند؛ بنابراین، چین برای این ایفای نقش در حوزهٔ بازرگانی دریایی توانایی ویژه‌ای را از خود نشان داده است. حضور در دریای جنوبی چین[5] و احیای جادهٔ ابریشم دریایی در طرح یک کمربند- یک راه، از نمونه‌های بارز استراتژی‌های دولت چین در عرصهٔ رشد و توسعهٔ اقتصادی در ابعاد منطقه‌ای و بین‌المللی در راستای منافع ملی است. بیشتر مدل‌های پیش‌بینی تا سال ۲۰۵۰، دو کشور چین و هند را در صدر تمام کشورهای دنیا در زمینهٔ رشد اقتصادی قرار داده‌اند؛ به‌طوری‌که همهٔ کشورها به‌جز آمریکا را پشت سر خواهند گذاشت؛ به‌عنوان‌نمونه، مدل اقتصادسنجی گلدمن ساکس[6] (۲۰۰۳) نشان داده است که تولید ناخالص ملی آمریکا از ۱۰/۱ تریلیون دلار به ۳۵/۱ تریلیون دلار، تولید ناخالص ملی ژاپن از ٤/٤ تریلیون دلار به ٦/٧ تریلیون دلار و تولید ناخالص ملی آلمان از ۱/۹ تریلیون دلار به ۳/٦ تریلیون دلار افزایش خواهد یافت؛ درحالی‌که بر مبنای همین پیش‌بینی، تولید ناخالص

1. Kelletat
2. Mahan
3. Spykman
4. Kaplan
5. South China Sea
6. Goldman Sachs

ملی هند از ۵/ تریلیون دلار به ۲۷/۸ تریلیون دلار و تولید ناخالص ملی چین از ٤/۱ تریلیون دلار به ٤٤/٤ تریلیون دلار افزایش خواهد یافت؛ براین‌اساس، چین به‌عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد جهان جای آمریکا را خواهد گرفت و هندوستان سومین اقتصاد بزرگ جهان خواهد شد (اسمیت[1]، ۱۳۹۰، ص. ۹۲).

با توجه به این موضوع، شاید ادعای چین در دریای جنوبی چین در راستای همین آمارها و پیش‌بینی‌ها باشد که دولتمردان کنونی این کشور اقداماتشان در این دریا و ابرقدرت دریایی‌شدن را توجیه‌پذیر جلوه می‌دهند. چین در دریای جنوبی چین، با توجه به سنجش مبادلات بازرگانی و تجارت دریایی، تولیدات، صادرات و واردات کالاها، در راستای منافع ملی باشد، ولی نباید فراموش کرد که توجه به حق و حقوق دیگر کشورها لازمهٔ اصل عدالت و برابری در ابعاد منطقه‌ای و بین‌المللی است که در نظام بین‌الملل و نظام جهانی به‌عنوان یک اصل، روبه‌فراموشی است؛ البته «از قدیم‌الایام، نوع بشر را طبع و عادت بر این بوده است که تمیز بین عدالت و ظلم را نه آنچنان که باید بر ماهیت عدالت، بلکه به نحوی از انحاء بر باورها و سنن شخصی استوار سازد. این خُلق مکروه، بالاخص بین صاحبان مکنت و قدرت که بدان واسطه، مستعد اعمال نفوذ بیشتری در جامعه هستند، شیوع بیشتری دارد. این باور هرچند به‌وضوح واهی و خلاف فطرت است، از قضا طرفداران بسیاری دارد» (گروسیوس[2]، ۱۳۹۰، صص. ٤۳-٤٤). به‌علاوه، تاکنون هرگونه تعریف دقیقی از معیارهای مرتبط با تعیین یک مشخصهٔ لازم برای عدالت ارائه نشده است؛ درنتیجه، عدالت و انصاف همچنان مفهومی مبهم و نامشخص در [روابط بین‌الملل] بوده است؛ برای مثال، در سال ۱۹۸٤ دادگاه بین‌المللی در بند ۱۵۷ در دعوای بین آمریکا و کانادا دربارهٔ خلیج ماین تصریح کرد که هرگونه «تعریف دقیق از معیارهای عادلانه در تعیین حدود دریای بین‌المللی وجود ندارد و به‌دلیل قابلیت تغییر این معیارها در شرایط مختلف، تعیین حدود دریایی عادلانه بسیار دشوار خواهد بود. [لاجرم] تلاشی در جهت تعریف این معیارها صورت نگرفته است» (پرسکت و اسکوفیلد[3]، ۱۳۹۵، ص. ۲۱۷).

1. Smith
2. Grotius
3. Prescott & Schofield

ممکن است این مسئله نیز در تفکرات دولتمردان کنونی چین باعث نقش‌آفرینی درخور توجه آن‌ها در دریای جنوبی چین شده باشد که به ساخت جزایر مصنوعی[1] اقدام کرده‌اند؛ در دریایی که کشورهای ساحلی آن درحال‌حاضر از نظر توانمندی مقایسه‌شدنی با چین نیستند. این دریا دارای ذخایر نفت و گاز است و بخش‌های وسیعی از این دریا بیشتر از صخره‌های مرجانی و شن و ماسه پوشیده شده است؛ بااین‌حال، برای چندین دهه، چین به این منطقه به‌سختی دست پیدا کرده است، جزایر ویتنام را تصرف کرده و سربازان ویتنامی را کشته است (هایتون[2]، ۲۰۱۸)؛ درحالی‌که «علم [ژئوپولیتیک] چنین می‌آموزد که روابط میان ملت‌ها یکی از ابعاد حیاتی زندگی انسان‌هاست؛ درنتیجه، باید گفت که سایهٔ جنگ همیشه در همه‌جا گسترده است. [به‌علاوه] شخصیت هر ملت را به میزان بسیار گسترده‌ای وضعیت جغرافیایی سرزمینش تعیین می‌کند. روابط ملت‌ها را نیز اوضاع جغرافیایی تعیین می‌کند» (فریدمن[3]، ۱۳۹۱، ص. ۱۵)؛ بنابراین، مسئلهٔ اصلی پژوهش حاضر این است که چه مسائلی باعث شده است که دولتمردان چین به ساخت جزایر مصنوعی در دریای جنوبی چین اقدام کنند؟ آیا چین به‌دنبال قدرت برتر دریایی‌شدن است؟

**۲. پیشینهٔ تحقیق**

تاکنون پژوهشی در داخل کشور در زمینهٔ ساخت جزایر مصنوعی چین در دریای جنوبی چین با رویکرد به نظریهٔ قدرت دریایی ماهان انجام نشده است؛ ازاین‌رو، با توجه به عنوان و موضوع مقاله، به مرور پژوهش‌های کلی‌تر در این باره پرداخته شده است. با بررسی این منابع چنین دریافت شد که پژوهش حاضر جنبهٔ نوآوری دارد.

امیدی (۱۳۸۶) در مقاله‌ای با عنوان «حقوق بین‌الملل و ساختن جزایر مصنوعی در خلیج فارس»، علاوه‌بر اشاره به قوانین حقوق بین‌الملل دریاها درمورد ساخت جزایر مصنوعی و آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از ساخت این‌گونه جزایر، به اقدامات امارات متحدهٔ عربی

1. Artificial Harbor
2. Hayton
3. Friedman

برای ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس اشاره کرده است. همچنین، وی به اعتراض آشکار نکردن جامعهٔ بین‌المللی به ساخت جزایر مصنوعی اشاره کرده است.

عباسی اشلقی (۱۳۹۰) در مقاله‌ای با عنوان «ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس از منظر حقوق بین‌الملل محیط‌زیست»، با اشاره به اینکه کشورها براساس حقوق بین‌الملل دریاها برای انجام تحقیقات علمی اجازهٔ ساخت جزایر مصنوعی را دارند، به حرکت روبه‌رشد ساخت این جزایر در خلیج فارس و آلودگی‌های زیست‌محیطی در این دریا نیز اشاره کرده است. وی با توجه به آلودگی‌های نفتی و تردد نفت‌کش‌ها در خلیج فارس، ساخت جزایر مصنوعی در این دریا را باعث شدیدترشدن وضعیت آلودگی دریای خلیج فارس می‌داند.

رحیم‌صفوی و قنبری (۱۳۹۰) در مقاله‌ای با عنوان «پیامدهای احداث جزایر مصنوعی امارات متحدهٔ عربی بر ایران در خلیج فارس»، با نگرش آینده پژوهشی به بررسی تحولات سیاسی میان ایران و امارات متحدهٔ عربی در خلیج فارس پرداخته‌اند که از احداث جزایر مصنوعی ناشی شده و در آینده نیز ناشی خواهد شد و نیز پیامدهایی که بر وضعیت مرزهای دو کشور تأثیر گذاشته‌اند پرداخته شده است. نتایج این مقاله نشان می‌دهد که ساخت جزایر مصنوعی از سوی امارات متحده، در آینده باعث طولانی‌ترشدن روند تعیین مرزهای دریایی ایران با امارات متحده، پررنگ‌تر شدن ادعای امارات بر سر جزیرهٔ ابوموسی ایران و ... می‌شود.

پیشگاهی‌فرد، کامران، افضلی، حسینی امینی و التیامی‌نیا (۱۳۹۱) در مقاله‌ای با عنوان «پیامدهای زیست‌محیطی و حقوقی ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس»، به حساسیت کشورهای حاشیهٔ خلیج فارس به‌ویژه ایران اشاره کرده‌اند. آن‌ها پیامدهای زیست‌محیطی‌ای را ارزیابی کرده‌اند که ساخت جزایر مصنوعی در این دریا دارد.

هیدشی[1] (۲۰۱۳) در مقاله‌ای با عنوان «مسائل دریای جنوبی چین» به بررسی جزایر اسپراتلی و پاراسل پرداخته است. وی علاوه‌بر بیان اهمیت استراتژیک آب‌های اقیانوسی در آسیای شرقی و اینکه در سال‌های اخیر این اهمیت افزایش یافته است، عوامل اصلی افزایش ارزش استراتژیک این ناحیهٔ دریایی را در سه مشخصه ذکر کرده است : ۱- دسترسی به

1. Hideshi

اقیانوس برای منابع انرژی بیشتر، ۲- درگیری‌های سرزمینی در دریای جنوبی چین و هر دریای چینی و ۳- افزایش قدرت نظامی دریایی توسط کشورهای منطقه. همچنین، وی اشاره کرده است که بسیاری از کشورهای منطقه ازجمله چین تلاش زیادی برای تقویت نیروی دریایی خود می‌کنند.

میتچل[1] (۲۰۱٦) در مقاله‌ای با عنوان «دریای جنوبی چین: تحلیلی ژئوپولیتیک» بیان کرده است که با توجه به نیاز چین به معادلات بازرگانی و نیاز این کشور به تنگهٔ مالاکا برای عبور و تردد کالاها، از نظر ژئوپولیتیک به دریای جنوبی چین وابسته است و نیازمند کنترل این دریاست. همچنین، وی به نقش آمریکا در اقیانوس آرام و دریای جنوبی چین در تنش‌ها و رقابت‌هایی که میان چین و آمریکا به وجود آمده، اشاره کرده است.

عباس‌زاده فتح‌آبادی و رمضانی (۱۳۹٦) در مقاله‌ای با عنوان «سیاست چین در دریای جنوبی: سیاست قدرت و نفوذ دریایی»، اشاره کرده‌اند که دولت چین مدعی حاکمیت مطلق بر ۸۰ درصد از دریای چین جنوبی است و با دیگر کشورهای ساحلی این دریا دچار اختلاف‌ها و تنش‌هایی مبنی‌بر قلمروهای دریایی و جزایر اسپراتلی و پاراسل است.

میرزاده (۱۳۹۷) در مقاله‌ای با عنوان «بررسی رأی دیوان دائمی داوری فیمابین چین و فیلیپین در پروندهٔ دریایی چین جنوبی» به بررسی دعوای میان چین و فیلیپین در دریای جنوبی چین پرداخته است. در این مقاله به رأی صادره از سوی دیوان دائمی داوری که در سال ۲۰۱٦ در مناقشهٔ میان این دو کشور صادر شده، اشاره گردیده است. دولت چین در این دادگاه حاضر نشده است، ولی رأی صادرشده دولت این کشور را به پذیرش کوتاهی در اجرای تعهدات بین‌المللی خودش در ارتباط با دولت فیلیپین ملزم کرده است.

**۳. روش تحقیق**

این تحقیق با روش کیفی و ماهیت روش توصیفی-تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و سایت‌های اینترنتی و با رویکرد به نظریهٔ قدرت دریایی ماهان انجام شده است. در این پژوهش قصد داریم به این پرسش پاسخ دهیم که دلایل ساخت جزایر مصنوعی توسط دولت

1. Mitchell

چین در دریای جنوبی چین چیست؟ براین‌اساس، این انگاره مطرح می‌شود که دلایل ساخت جزایر مصنوعی توسط دولت چین در دریای جنوبی چین، ابرقدرت‌شدن و افزایش قدرت دریایی‌اش در جهان است.

### ٤. مبانی نظری تحقیق

#### ٤. ۱. نظریهٔ قدرت دریایی ماهان

آلفرد ثه‌یر ماهان[۱] (۱۸٤۰-۱۹۱٤)، دریاسالار آمریکایی، در کتاب *نفوذ قدرت دریایی بر تاریخ، ۱۷۸۳-۱٦٦۰*[۲] که در سال ۱۸۹۰ منتشر شد، به نیروی دریایی و قدرت دریایی اعتقاد داشت. دیدگاه وی برخلاف دیدگاه هالفورد جان مکیندر[۳] (۱۸٦۱-۱۹٤۷) است که به قدرت بری معتقد بود؛ البته «صحت هر دو دیدگاه را تاریخ ثابت کرده است. به لحاظی، مکیندر به‌درستی بر اهمیت روسیه‌ای نیرومند و متحد تأکید [داشت]؛ زیرا، با فروپاشی اتحاد شوروی بود که آمریکا یگانه ابرقدرت جهان شد، اما ماهان آمریکایی به دو عامل اساسی پی برد: ۱- دلیل اصلی فروپاشی شوروری، قدرت دریایی آمریکا بود و ۲- فروپاشی شوروی، [موانع] موجود را برای سلطهٔ جهانی از مقابل نیروی دریایی آمریکا برداشت. افزون‌براین، ماهان به‌درستی استدلال می‌کرد که باربری دریایی به هر نقطهٔ جهان از هر وسیلهٔ دیگری ارزان‌تر است. [همان‌گونه‌که] وقتی به زمان‌های دور تاریخ، حدود سدهٔ پنجم ق.م. نگاه می‌کنیم [متوجه می‌شویم] که آتن به‌دلیل داشتن بندر و ناوگان دریایی از اسپارت ثروتمندتر بود. قدرت‌های دریایی اگر در همه‌چیز با همسایگان غیردریایی‌شان برابر باشند، از لحاظ ثروت بر همسایگانشان برتری دارند. در سدهٔ پانزدهم میلادی با ظهور جهانی‌شدن، این امر به حقیقتی مسلم تبدیل شد» (فریدمن، ۱۳۹۱، ص. ۳۰) و در اواخر قرن نوزدهم بود که نیروی دریایی بر اقیانوس‌های جهان یا به گفتهٔ ماهان (۱۸۹۰) بر اشتراک‌های جهانی[٤] مسلط شد (میتچل، ۱۳۹۵، ص. ۱٤).

---

1. Alferd Thayer Mahan
2. *The Influence of Sea Power on History, 1660-1783*
3. Halford Johan Mackinder
4. Global Commons

ماهان، فضاهای دریایی و اقیانوسی را در شکل‌گیری قدرت دریایی، تولید قدرت جهانی و کنترل و محاصرهٔ قدرت بری مؤثر می‌دانست. وی شرایط شش‌گانه‌ای را برای تبدیل‌شدن یک کشور به قدرت دریایی پیشنهاد داده است: ۱- وضع طبیعی ساحل، ۲- موقعیت جغرافیایی کشور، ۳- گسترش ساحل، ٤- اندازهٔ جمعیت، ۵- شخصیت ملی و ٦- وضع سیاسی دولت (حافظ‌نیا، ۱۳۸۵، صص. ۲۳۵-۲۳٦)؛ البته به‌تازگی، استراتژیست‌های دریایی به این شرایط ماهان مواردی همچون قدرت اقتصادی، توانایی فناورانه، فرهنگ سیاسی-اجتماعی، وابستگی به تجارت دریایی و منابع آبی را اضافه کرده‌اند. این ویژگی‌ها مشخص می‌کنند که آیا یک دولت-ملت به استفادهٔ مناسب از قدرت دریایی تمایل دارد یا ندارد (زین‌العابدین عموقین، ۱۳۹٦، ص. ۳۲). ماهان که تحت‌تأثیر نظریهٔ مکیندر[1] قرار گرفته بود، فکر می‌کرد که منطقهٔ مرکزی و حیاتی اوراسیا محور جغرافیایی امپراتوری‌ها نیست؛ بلکه برعکس، اقیانوس‌های هند و آرام محورهای سرنوشت ژئوپولیتیک را تشکیل می‌دهند. به عقیدهٔ وی، استفاده از دریا و کنترل آن چیزی نیست جز یک رابط در زنجیرهٔ مبادله‌ای که ثروت به واسطهٔ آن جمع می‌شود؛ ازاین‌رو، جغرافیا به تعیین اهمیت چین به‌عنوان کشور و تمدنی کمک می‌کند که از منطقهٔ مرکزی و حیاتی اوراسیا تا آب‌های گرم حاشیهٔ اقیانوس گسترده شده است (کاپلان، ۱۳۹۷، صص. ۹۸-۹۹).

### ٤. ۲. نقش سواحل طولانی و گسترهٔ قلمروهای دریایی در قدرت ملی

با توجه به گسترهٔ درخور توجهی که دریاها و اقیانوس‌ها در کرهٔ زمین دارند، نقش و اهمیت زیادی در فعالیت‌های انسان برای توسعه دارند. «آب‌های ساحلی و دریاها، بیشتر نقش تأمین‌کنندهٔ مواد خام معدنی و غذایی را دارند و به‌عنوان فضای حمل‌ونقل، بیشتر مورداستفاده قرار می‌گیرند تا به‌عنوان منبع انرژی، مخزن تأمین‌کنندهٔ آب، مکانی برای گذارن اوقات‌فراغت، محل دفن زباله‌های اتمی و نیز به‌عنوان یک فضای متعادل اکولوژیک» (کلتات، ۱۳۹۳، ص. ۲۱۰). به‌ناچار، در جهت‌دهی به راهبردهای ملی کشورها نقش اساسی دارند؛ براین‌اساس، موقعیت راهبردی دریاها در مناسبات قدرت کشورها، کارکرد بنیادی دارد. در عصر جهانی-

1. Halford Makinder

شدن و درحال‌حاضر، تصرف بخش‌هایی از دریاها و حضور گسترده در دریاها به‌عنوان بخشی از منافع و مصالح بیشتر کشورهاست؛ همان‌گونه‌که کشورهایی که از داشتن سواحل به‌ویژه دسترسی به دریاهای آزاد محروم هستند، درواقع یکی از مهم‌ترین راه‌های ارتباطی با نظام بین‌المللی و جهان بیرون را در اختیار ندارند؛ به‌همین‌دلیل، منافع و مصالح آن‌ها به‌شدت لرزان و به کشورهای همسایه و پیرامون وابسته است (حافظ‌نیا و کاویانی‌راد، ۱۳۹۳، ص. ۲۷۰)؛ البته باید متذکر شد که کشورهایی مانند اتریش و سوئیس فعلاً از لرزان‌بودن منافع و مصالح به دور هستند؛ هرچند این دو کشور، خود از دل امپراتوری‌ای بیرون آمده‌اند که زمانی دارای سواحل دریایی بوده است.

قلمروهای دریایی یک کشور در ایجاد قدرت و نفوذ بیشتر برای کشور، تعیین‌کننده است؛ بنابراین، برای ادارهٔ سرزمین اصلی، کشورها ناگزیر به کنترل بخش‌هایی از دریا هستند که در کنوانسیون سوم حقوق دریاها برای دولت‌ها به رسمیت شناخته شده است. درواقع، ارتباط میان قدرت و سرزمین در تمامی مقیاس‌های جغرافیایی مشاهده‌شدنی است. قدرت، بیانگر فرصت اعمال کنترل و نفوذ بر دیگران است و کنترل سرزمینی، گاه هدف اعمال قدرت و گاه نتیجهٔ آن است. کنترل سرزمینی در روابط بین‌المللی غالباً موجب افزایش قدرت می‌شود؛ ازاین‌رو، قدرت افزایش‌یافته می‌تواند کنترل سرزمینی را توسعه دهد. دولت‌های قدرتمند، کنترل سرزمینی را به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم بر کشورهای ضعیف‌تر اعمال می‌کنند (برادن و شلی[1]، ۱۳۸۳، صص. ۲٤–۲۵). اصولاً برای کنترل سرزمینی، داشتن سواحل طولانی و مناسب نیاز است. همواره برخی از کشورها به‌دنبال افزایش طول سواحل سرزمین‌شان در دریاهای آزاد بوده‌اند. در جدول (۱) مشاهده می‌شود «آنچه در اصطلاح، تحول ساحل[2] نامیده می‌شود، یعنی درجهٔ تقسیم‌بندی قاره‌ها، قاره‌های آمریکای شمالی، اروپا و آسیا که به مقدار بسیاری با توجه به کرانهٔ ساحلی[3] تقسیم شده‌اند؛ درحالی‌که استرالیا، آمریکای جنوبی و آفریقا حاشیه‌-هایی با کرانه‌های ساحلی کمتری دارند. این تداخل خشکی و دریا، طبعاً برای فرایندهای

1. Braden & Shelley
2. Kuestenentwicklung
3. Kuestenkonturen

گوناگون جابه‌جایی، تأثیر متقابل آب‌وهوا و دیگر پدیده‌های جغرافیایی مهـم اسـت» (کلتـات، ۱۳۹۳، صص. ۹۸-۹۹).

**جدول ۱- طول و تحول سواحل در قاره‌های گوناگون دنیا**

مأخذ: کلتات (۱۳۹۳، ص. ۹۹)

| بخش زمین | مقدار سطح بدون جزایر به میلیون کیلومتر مربع | محیط یک دایرهٔ هم‌اندازه (V) (کیلومتر) | طول حقیقی ساحل (L) (کیلومتر) | تحول ساحل (V:L) |
|---|---|---|---|---|
| اروپا | ۹/۲ | ۱۰۷۰۰ | ۳۷۲۰۰ | ۱: ۳/٤۸ |
| آسیا | ٤۱/٥ | ۲۱۹۰۰ | ۷۰٦۰۰ | ۱: ۳/۲۲ |
| آمریکای شمالی | ۲۰ | ۱٥٥۰۰ | ۷٥٥۰۰ | ۱: ٤/۸۷ |
| آمریکای جنوبی | ۱۷/٦ | ۱٤٦۰۰ | ۲۸۷۰۰ | ۱: ۱/۹۷ |
| آفریقا | ۲۹/۲ | ۱۸٦۰۰ | ۳۰٥۰۰ | ۱: ۱/٦٤ |
| استرالیا | ۷/٦ | ۹۷۰۰ | ۱۹٥۰۰ | ۱: ۲/۰۱ |
| قطب جنوب (یخ فلات قاره) | ۱٤ | ۱۳۳۰۰ | ۲٤۳۰۰ | ۱: ۱/۸۳ |
| جمع کل | ۱۳۹/۱ | ۱۰٤۳۰۰ | ۲۸٦۳۰۰ | ۱: ۲/۷٤ |

دربارهٔ نقش سواحل و راه‌های دریایی در کنترل سرزمینی می‌توان قـارهٔ اروپـا را مثـال زد. اروپا در طی پانصد سال گذشته با دراختیارداشتن شاه‌راه مواصلاتی همچون اقیـانوس اطلـس، توانسته است در بازرگانی دریایی یکه‌تـازی کنـد و ژئوپولیتیـک جهـانی بـه واسـطهٔ ایـن راه مواصلاتی در اروپا خلاصه می‌شده است. با پیشرفت و رخدادهای جهانی، در اوایل دههٔ ۱۹۸۰ برای نخستین بار در تاریخ، بازرگانی ترااطلسی (از راه اقیانوس اطلس) با بازرگانی تراپاسفیک (از راه اقیانوس آرام) برابر شد. بعد از جنگ جهانی دوم و تبدیل اروپا به قـدرت‌هـای درجـهٔ دوم و تغییر جهت الگوهای بازرگانی، شمال اقیانوس اطلس موقعیت مرکزی خود را از دست داد. پس از این، هر کشوری که مهار هر دو اقیانوس (اطلس و آرام) را در اختیـار داشـت، در صورت لزوم می‌توانست مهار سامانهٔ تجاری جهـانی را در دسـت داشـته باشـد و درنهایـت، اقتصاد جهان را کنترل کند. نظارت و کنترل اقیانوس‌های اطلس و آرام، بدون داشتن ساحل با

این دو اقیانوس بیرون از توان اقتصادی هر کشوری است. در قرن بیست‌ویکم، هر کشوری که در این دو اقیانوس ساحل داشته باشد، از موقعیتی ممتاز برخوردار است. با توجه به هزینهٔ ساخت ناوگان دریایی و هزینهٔ هنگفت گسیل آن به گرد جهان، قدرتی که در هر دو اقیانوس نیروی دریایی داشته باشد، بازیگر اصلی در سامانهٔ جهانی است؛ آنچه بریتانیا در قرن نوزدهم و آمریکا درحال‌حاضر این نقش را ایفا کرده‌اند. آمریکایی‌ها فقط حدود ٤ درصد از جمعیت جهان کنونی را تشکیل می‌دهند، ولی ٢٦ درصد از خدمات و کالاهای جهان را تولید می‌کنند (فریدمن، ١٣٩١، صص. ٣٣-٦).

**٤. ٣. ساخت جزایر مصنوعی و نظام حقوق بین‌الملل دریاها**

براساس بند یک مادهٔ ١٢١ کنوانسیون سوم حقوق دریاها (١٩٨٢)، جزیرهٔ طبیعی این‌گونه تعریف شده است : «قطعه زمینی که به‌طور طبیعی شکل گرفته است، با آب احاطه شده و در هنگام مد بیرون از آب است» (میرحیدر، غلامی و میراحمدی، ١٣٩٢، ص. ٣٤٩). این ماده که از بند یک مادهٔ ١٠ کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقهٔ مجاور تبعیت کرده است، دربردارندهٔ چهار معیار برای تعریف جزیرهٔ طبیعی است که در جدول (٢) ارائه شده است؛ درحالی‌که در تعریف جزیرهٔ مصنوعی گفته می‌شود جزیرهٔ مصنوعی عبارت است از تأسیسات ساختهٔ دست بشر که پیرامون آن آب باشد و در حالات بالاآمدن آب دریا (مد) نیز مشاهده شود. همچنین، در یک نقطهٔ جغرافیایی از دریا و برای مدتی معین برپا شده باشد و به‌عنوان ایستگاهی برای فعالیت‌های دریایی استفاده شود (امیدی، ١٣٨٦، ص. ٧٤). مطابق مادهٔ ٨٠ کنوانسیون سوم حقوق دریاها، دولت ساحلی، صلاحیت انحصاری برساخت این‌گونه جزایر و همچنین تأسیسات و سازه‌ها در فلات قارهٔ فراتر از ٢٠٠ مایل دریایی را دارد. جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات معمولاً در آب‌های مافوق فلات قاره ساخته می‌شوند که احتمالاً به این معنی است که آزادی ساخت این جزایر ممکن است با صلاحیت دولت ساحلی محدود شود؛ حتی اگر آب‌های فوقانی فلات قاره فراتر از ٢٠٠ مایل دریایی باشند که دریای آزاد هست. درحال‌حاضر، حدود نیم‌میلیون ساختار جزیره‌ای در کرهٔ زمین وجود دارد تنوع بسیار نیز دارد؛ ازاین‌رو، یک پرسش مطرح می‌شود که آیا تمام جزایر بدون توجه به تفاوت‌های آن‌ها از نظر

وسعت، سکونت، عوامل اقتصادی و غیره می‌توانند منطقهٔ انحصاری اقتصادی و نیز فلات قاره داشته باشند؟ اگر جواب مثبت باشد، یک ساختار زیردریایی می‌تواند منطقهٔ انحصاری اقتصادی ۲۰۰ مایلی و فلات قاره داشته باشد. ازسوی‌دیگر، این تفسیر به انشعاب بیشتر اقیانوس‌ها و کاهش قلمرو دریاهای آزاد و منطقه می‌شود که میراث مشترک بشریت هستند (تاناکا، ۱۳۹۵، صص. ۱۱۷، ۲۳۸).

در مادهٔ ۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، تأسیسات ویژهٔ کشف و استخراج منابع طبیعی در فلات قاره، منزلت حقوقی جزایر طبیعی را ندارد و در تعیین مرزهای دریای هرگونه امتیازی برای کشور دارندهٔ جزایر مصنوعی ندارد. برمبنای این ماده، جزایر مصنوعی نمی‌توانند پایه‌ای برای خط مبدأ باشند. براساس مادهٔ ٥٦ کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت ساحلی با ساخت این‌گونه جزایر در منطقهٔ انحصاری اقتصادی باید حقوق کشورهای دیگر ساحلی و کشورهای ثالث را رعایت کند؛ حقوقی مانند این موارد: ۱- اعلام ذخیرهٔ ماهیان موجود در منطقه و اندازهٔ صید، ۲- تلاش و برنامه‌ریزی برای حفاظت از زیست جاندارن موجود در منطقه و ۳- دادن اجازهٔ آزاد به رفت‌وآمد کشتی‌ها (امیدی، ۱۳۸٦، ص. ٧٤). «کنوانسیون سازمان ملل [(۱۹۸۲)] در خصوص جزایر کوچک [(طبیعی)] مقرر می‌کند که این عوارض که در امتداد سواحل خشکی اصلی قرار دارند، ممکن است مجموعهٔ کاملی از مناطق دریایی را شامل یک منطقهٔ انحصاری اقتصادی و فلات قاره به وسعت ۲۰۰ مایل دریایی و یک دریای سرزمینی به وسعت ۱۲ مایل دریایی به وجود آورد؛ ازاین‌رو، اگر کشور دیگری در محدودهٔ ٤٠٠ [مایل مربع دریایی] از این عارضه وجود نداشته باشد، یک جزیره ممکن است محدوده‌ای به وسعت ١٢٥٦٦٤ مایل دریایی مربع متشکل از دریای سرزمینی، منطقهٔ انحصاری اقتصادی و فلات قاره ایجاد کند. منطقهٔ ماهی‌گیری ۲۰۰ مایلی که اطراف جزیرهٔ اسنشن[1] از توابع بریتانیا قرار دارد، حوضه‌ای را معادل ۱/۸ برابر وسعت خشکی بریتانیا، یعنی ٤٤٨٥٦٢ کیلومترمربع ایجاد کرده است؛ درحالی‌که وسعت سرزمین بریتانیا معادل ٢٤٤٠٤٦ کیلومتر مربع است» (پرسکت و اسکوفیلد، ۱۳۹۵ ص. ۲۳۸).

1. Island Essence

**جدول ۲- معیارهای چهارگانه برای شناخت و تعریف جزیرهٔ طبیعی از جزیرهٔ مصنوعی**

مأخذ: تاناکا (۱۳۹۵، صص. ۱۲۰-۱۲۱)

| معیار | توضیحات |
|---|---|
| ۱- جزیره در مفهوم حقوقی باید منطقه‌ای از زمین باشد. | دو شرط برای این معیار در نظر گرفته شده است : الف- یک عارضهٔ جزیره‌ای باید به بستر دریا پیوند خورده باشد، ب- جزیره باید ماهیتی زمینی (خشکی) داشته باشد. در مادهٔ ۱۲۱، معیاری برای وسعت و اندازهٔ جزیره با توجه به عبارت منطقه‌ای از زمین وجود ندارد. دیوان دادگستری بین‌المللی مطابق بند ۲ مادهٔ ۱۲۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ در سال ۲۰۰۱ بیان کرد که جزایر طبیعی بدون توجه به اندازهٔشان از وضعیت یکسانی برخوردارند و بنابراین، مانند سایر قلمروهای زمینی می‌توانند حقوق دریایی مشابه داشته باشند. |
| ۲- جزیره باید به‌طور طبیعی شکل گرفته باشد. | ساختار جزیره باید طبیعی باشد، نه مصنوعی؛ اینکه جزیره در روند ایجاد باید بدون دخالت انسان به وجود آمده باشد. |
| ۳- جزیره باید محاط در آب باشد. | اگر یک ساختار دریایی با یک تلِ شنی به زمینی که به هنگام جزر خشک است متصل باشد، آن ساختار به‌عنوان یک جزیره در مفهوم حقوقی در نظر گرفته نمی‌شود. به‌علاوه، اگر ساختار دریایی توسط یک گذرگاه به سرزمین اصلی متصل باشد، به نظر می‌رسد آن ساختار وضعیت جزیره‌ای خود را از دست داده باشد. |
| ٤- جزیره باید به هنگام مد از آب بیرون باشد. | یک جزیره از برآمدگی‌های جزری که در هنگام مد ریز آب هستند، متمایز است؛ باوجوداین، معنای به هنگام مد از آب بیرون‌بودن، در رویهٔ دولت‌ها یکنواخت نیست. در موارد نوار مرزی، تمایز میان یک جزیره و برآمدگی جزری آسان است. |

با تصویب کنوانسیون سوم حقـوق دریاهـا در سـال ۱۹۸۲ در جاماییکـا و مشخص‌شـدن قلمروهای دریایی از نظر حقوق بین‌الملل، بیشـتر کشـورها، در دریاهـا، چـارچوب مرزهـای دریایی را درک کرده‌اند؛ هرچند برخی کشورها به‌دلیل برخـی قـوانین عرفـی و قـدرت زیـاد ناوبری دریایی یا به‌دلیل آگاهی‌نداشتن از میـزان حدوحـدود مرزهـای دریـایی خودشـان، در قلمروهای دریایی چالش‌هایی را ایجاد می‌کننـد یـا بـا چـالش‌هـایی مواجـه هسـتند. یکـی از قلمروهایی دریایی، منطقهٔ انحصاری اقتصادی است که تا ۲۰۰ مایل دریایی بـرای کشـورهای دارای سواحل در دریاهای آزاد، حقوقی را به ارمغـان آورده اسـت و حوضـهٔ نفوذشـان را در دریاها گسترش داده است. دراین‌راستا، می‌توان اذعان کرد که «به‌راحتی قابل‌محاسبه است کـه مالکیت صخره‌های سخت سر از دریا برآورده که تاکنون بـدون اهمیـت اقتصـادی بـوده‌انـد.

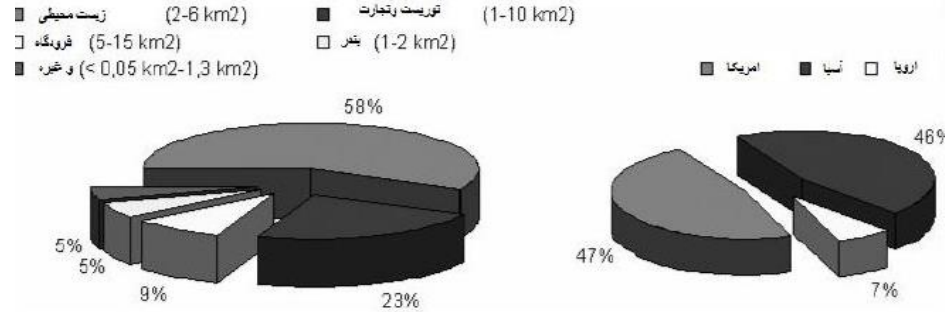
امروزه حق استفاده بر بیش از ۱۰۰ هزار کیلومتر مربع در دریاهایی را که آن را محاصره کرده‌اند، پایه‌ریزی می‌کند و چند جزیره‌ای که دور از هم قرار دارند، یک منطقهٔ اقتصادی نـو را بـا وسعتی چندین برابر بزرگ‌تر به وجود می‌آورند. نتایج حاصل از این امر بـرای توسـعهٔ بیشـتر ماهی‌گیری و استفاده‌های دیگر از دریا، هنوز به‌طور کامـل قابـل‌پـیش‌بینـی نیسـت» (کلتـات، ۱۳۹۳، ص. ۲۲۱).

جزایر مصنوعی و دراختیارداشتن آن‌ها از سوی دولـت‌هـا، در ایجـاد قلمروهـایی جدیـد دریایی حقی را به وجود نمی‌آورند، ولی ازآنجاکه «ادعای داشتن حاکمیت سـرزمینی، نیازمنـد خطوط روی نقشه است» (برادن و شلی، ۱۳۸۳، ص. ۳۵٤)، شاید کشورهایی همچون چین با آینده‌نگری در زمینهٔ ساخت جزایر مصنوعی و نشـان‌دادن آن در نقشـه‌های سیاسـی، بـه‌دنبال چنین ادعاهایی باشند؛ البته حقوق بین‌الملل دریاها یکی از قدیمی‌ترین شاخه‌های حقوق بین‌الملل عمومی است، ولی ازآنجاکه گفته می‌شود این شاخه باید از منظر تحولات حقـوق بـین‌الملل بررسی شود و همچنین، حقوق دریاها بخشی از قواعد حقوق عرفـی اسـت کـه بعـدها به‌تدریج تدوین شده است، ممکن است در آیندهٔ شاید نه چندان دور، کشورهای دارای جزایر مصنوعی بتوانند این جزایر را به‌عنوان سرزمین‌های اصلی و دارای قلمـروی دریـایی در نظـام بین‌الملل تصویب کنند؛ همان‌گونه‌که جین رنه دوپوی[1] (۱۹۹۱)، حقوقـدان فرانسـوی، حقـوق دریاها را نیز این‌گونه تعریف می‌کند : «دریا همواره توسط دو جریان عمدهٔ مخالف محافظـت شده است: جریان آزادی که از سوی دریای آزاد به سوی خشـکی مـی‌وزد و جریـانی کـه از سوی خشکی به سوی دریای آزاد می‌وزد که جریان حاکمیت‌هاست. حقـوق دریاهـا همـواره میان این دو جریان متعارض بوده است» (تاناکا، ۱۳۹۵، صص. ۳۳، ۵۳). در زمینهٔ حقوق بین‌الملل درمورد مرزهای دریایی ذکر این مطلب نیز ضروری است که «حقوق بـین‌الملـل مقـرر نمی‌کند که مرزهای دریایی مطابق با روش خاصی تعیین گردند. درعوض، حقـوق بـین‌الملـل خواهان آن است که این حدود مطابق با اصول عادلانه و با درنظرگرفتن تمامی شرایط مربوطه ترسیم شوند تا نتیجه آن کاملاً عادلاانه باشد. [هرچند هرگونه] تعریفی برای اصول عادلانه ارائه نشده است و شرایط نسبی نیز به لحاظ تئوری نامحدود هستند؛ ازاین‌رو، ممکن است تفاسـیر

1. Dupuy

متفاوتی از عوامل مؤثر وجود داشته باشد؛ [لاجرم] احتمال ایجاد اختلاف و بن‌بست نیز در مذاکرات مربوط به تعیین حدود دیده می‌شود. به‌همین‌ترتیب، کشورها ممکن است در رابطه با اهمیتی که برای اصول و قوانین تعیین حدود دریایی قائل‌اند، دچار اختلاف‌نظر شوند» (پرسکت و اسکوفیلد، ۱۳۹۵، ص. ۲۱۷).

جدا از مسائل حقوقی که برای چگونگی ساخت جزایر مصنوعی مطرح است، برای این جزایر کاربردهای گوناگونی مطرح شده است. با توجه به اینکه برخی کشورها برای حل کمبود فضای سرزمینی و برخی دیگر از کشورها با اهداف سیاسی-اقتصادی به ساخت این‌گونه جزایر اقدام می‌کنند، از نظر مورفولوژیک، جزایر مصنوعی براساس هدف ساخت و نوع استفاده به چهار دسته تقسیم می‌شوند: دستهٔ اول شامل جزایر مصنوعی و تأسیساتی می-شود که برای بهره‌برداری و اکتشاف منابع طبیعی استفاده می‌شوند؛ مانند منابع نفت و گاز، امواج تولید انرژی و ماهی‌گیری دریایی؛ دسته دوم جزایری هستند که برای فعالیت‌های اقتصادی ساخته و استفاده می‌شوند؛ مانند ایجاد بندر، فعالیت‌های تفریحی-گردشگری و سکونتگاه انسانی؛ دستهٔ سوم جزایری را در برمی‌گیرد که برای اهداف نظامی و فعالیتهای حکومتی به کار می‌روند؛ مانند تأسیسات و دستگاه‌های نظامی، پروژه‌های ایجاد زمین و ساخت زندان؛ دستهٔ چهارم جزایری هستند که برای پژوهش‌های علمی استفاده می‌شوند؛ مانند سکوهای تحقیق، دستگاه‌های هواشناسی و مشاهدهٔ تنوع زیستی (پیشگاهی‌فرد و همکاران، ۱۳۹۱، ص. ۱۲۱).




**شکل ۱- توزیع جزایر مصنوعی در جهان و کارکرد آن‌ها**

مأخذ: پیشگاهی‌فرد و همکاران (۱۳۹۱، ص. ۱۲۱)

بنابراین درمورد جزایر مصنوعی ساخته‌شده توسط پکن می‌توان گفت که پکن بـا اهـداف سیاسی–اقتصادی به ساخت این جزایر در دریای جنوبی چین اقدام کرده است. درواقع، پکـن با سرمایه‌گذاری هنگفت، هشت جزیرهٔ مرجانی را با خاک‌ریزی به سطح دریا آورده است و با ایجاد استحکاماتی روی آن‌ها، به‌دنبال بهره‌برداری از این جزایر است و اطراف آن‌هـا را جـزو آب‌های سرزمینی خود تلقی می‌کند (عباس‌زاده فتح‌آبادی و رمضانی، ۱۳۹٦، ص. ٦۰).

**۵. یافته‌های تحقیق**

**۵. ۱. دریای جنوبی چین و موقعیت استراتژیک آن**

دریای جنوبی چین دریایی حاشیه‌ای است که بخشی از اقیانوس آرام بـه شـمار می‌آیـد و ناحیه‌ای در حدود ۳/٦۲۵ میلیون کیلومتر مربع (یا ۱/٤ میلیون مایـل[1] مربـع) (میتچـل، ۱۳۹۵، ص. ۱۵) از سنگاپور تا تنگهٔ تایوان را در برمی‌گیرد. این دریا دارای بـیش از ۳۰،۰۰۰ جزیـرهٔ کوچک و صخره است که در سه مجمع‌الجزایر پخش شده‌اند (لـان و لانـگ[2]، ۱۳۹۵، ص. ٦). کشورهای چین، ویتنام، فیلیپین، مالزی، برونئی و تایوان این دریا را احاطه کرده‌اند که هریـک از این کشورها ادعای مالکیت بخش‌هایی از آن را دارند. همچنین، این کشورها درمورد جزایر غنی از نفت و گاز اسپراتلی و پاراسل اختلاف‌هایی دارند (میرزاده، ۱۳۹۷، ص. ۹۳). نام بـین‌-المللی شناخته‌شدهٔ آن دریای جنوبی چین است؛ البته در رابطه با نام این دریا با عنوان دریـای جنوبی چین یا دریای چین جنوبی، بار معنایی ژئوپولیتیک نیز می‌توانـد وجـود داشـته باشـد؛ به‌طوری‌که نام دریای چین جنوبی از وزن ژئوپولیتیک بیشتری بـرای چـین برخـوردار اسـت؛ هرچند در نام دریای جنوبی چین بار معنایی ادعایی برای چین نیز وجـود دارد. ایـن دریـا در گذشته به‌دلیل تمرکز کشورها بر نفت و گاز و تجارت از طریق آب‌هـای منطقـهٔ ژئوپولیتیـک خاورمیانه، چندان موردتوجه نبود، اما وقتی که این منطقه درگیر جنگ‌های طولانی‌مدت شـد، کشورهای گوناگون به‌خصوص اروپای غربی و آمریکا به این نتیجه رسیدند که به‌تدریج بایـد رخت سفر از این منطقـه ببندنـد و لنگـر کشـتی خـود را در جـای دیگـر بـه آب بیندازنـد.

---

۱. هر مایل دریایی ۱۸۵۲ متر است (چرچیل و لو، ۱۳۹۳).

2. Lunn & Lang

درحقیقت، این دریا به‌دلیل حجم وسیعی از منابعی که دارد ازجمله منابع معدنی، نفـت، گـاز، حیوانات آبزی و مواد مغذی دریایی موردتوجه است. این دریا گذرگاهی بسیار مهم از لحـاظ جغرافیایی، اقتصادی، حمل‌ونقل دریایی، کشتی‌رانی، منابع و حتی نظامی است و به‌همین‌دلیل، نزاع‌ها هر روز بر سر این پهنهٔ آبی بیشتر می‌شود و امیدها به حل اختلاف‌ها از طرق مسالمت-آمیز کاهش می‌یابد. برآوردهای تاریخی نشان می‌دهد که از قرن چهارم قبل از میلـاد در متـون چینی به نام این دریا اشاره شده است و البته چینی‌ها آن زمان این منطقه را «نَن‌جو» بـه معنـی قلمروی جنوبی می‌نامیده‌اند. در دوران سلسلهٔ چینگ در ۲۲۰ قبل از میلاد، حاکمان چینـی آن را سه گروه مجمع‌الجزایر اسرارآمیز لقب دادند و بعد از چنـد سـال دوبـاره در سلسـلهٔ هـان شرقی، «دریای خروشان» نامیده شد. در سال‌های ۱۹۱۲-۱۹٤۹ میلـادی دولـت چـین جزایـر اسپراتلی را «نن‌شا» و جزایر «پاراسل» را «شی‌شا» نام‌گذاری کرد که هنوز از همین نام‌ها بـرای آن‌ها استفاده می‌شود. از همین دوران به بعد بود که محققان چینـی جزایـر و منـاطق دریـا را نام‌گذاری کردند و برای نزدیک به ۱٦۰۰ منطقه در دریای جنوبی چین تا سال ۲۰۱۲ میلـادی اسامی چینی انتخاب شد (جنگ اقتصادی آمریکا و چین در دریای جنـوبی چـین، ۱۳۹۵/٤/٥، بازیابی از http://www.irna.ir).سازمان ملل متحد تخمین می‌زند که دریـای جنـوبی چـین به‌تنهایی حدود ۱۰ درصد از تولید شیلات جهانی را در برمی‌گیرد. چین تخمین زده است کـه جزایر اسپارتلی و پاراسل[1] بالغ بر ۱۰٥ میلیارد بشکه نفت داشته باشـد؛ درحـالی‌کـه بسـیاری معتقد هستند که این برآورد واقع‌بینانه نیست، اما همان ۲۸ میلیارد بشکهٔ نفتی کـه بـا بررسـی جغرافیایی ایالات متحده تخمین زده شده است، انگیزهٔ مالی درخور توجهی برای مالکیـت بـر جزایر و آب‌های موجود در این ذخایر نفتی را فراهم می‌کند. درحال‌حاضر، به‌دلیل قیمت‌های پایین نفت، استخراج نفت از این ذخایر به‌صرفه نیست، ولی توسعهٔ این ذخـایر از هـم‌اکنـون آغاز شده است و در آینده به بهره‌برداری خواهد رسید (کریگـان[2]، ۲۰۱٦، ص. ۱۷). بـه بیـان اریسکون و گلدشتاین، استادان کالج جنگ نیروی دریایی، نهشته‌های درخور توجهی از نفت و گاز در این دریا وجود دارد که چین به بهره‌برداری از آن‌ها امیـدوار اسـت و همـین موضـوع

1. Spratly & Parcel Islands
2. Corrigan

دریای جنوبی چین را در بعضی از ارزیابی‌ها به خلیج فارس دوم شبیه می‌کند (کاپلان، ۱۳۹۷، ص. ۱۸۵). این دریا یکی از مهم‌ترین مسیرهایی دریایی در جهان است که این اهمیت برمبنای آمار و ارقام موجود نمایان است. در طی سال بیش از ۷۰ هزار کشتی از این دریا عبـور مـی‌کنند؛ به‌گونه‌ای‌که ٦٦٠ میلیون تُن کالا فقط در سواحل چین جابه‌جا مـی‌شـود. از نظـر تعـداد بشکه‌های نفتی که از تنگهٔ مالاکا روزانه عبور می‌کند، آمار ۱۷ میلیون بشکه گزارش شده است که هفت برابر تعداد بشکه‌های نفت عبوری از کانال سوئز و ۱۷ برابر کانال پاناماست (کاهیل[1]، ۲۰۱۲، صص. ۲-٤).حضور گستردهٔ چین در دریای جنوبی چین از اوایل دهـهٔ ۱۹۷۰ میلـادی آغاز شده است؛ هرچند بعد از جنگ جهانی دوم، در سال ۱۹٤۷ اولـین نقشـهٔ خـط مقطـع از سوی حکومت ملی‌گرای چین ترسیم شد که برگرفته از نقشهٔ ۱۹۳۵ کمیتهٔ بازبینی نقشـه‌هـای زمینی و آبی جهموری چین بود و خطوطی یازده‌گانه داشت. براساس گزارش‌هـای محققـان، این نقشه با عنوان نقشهٔ جزایر دریای جنوب چین بوده است. نقشه‌هـای بعـدی کـه در چـین چاپ شده‌اند، از همین نقشه‌ها اقتباس شده‌اند؛ بـرای مثـال، در سـال ۲۰۰۹ دولـت چـین بـه ترسیم نقشه‌ای اقدام کرد که خطوط یازده‌گانه به خطوط نه‌گانهٔ خط‌چـین[2] (U شـکل) تقلیـل پیدا کردند. درواقع، دو خط در خلیج تونکن حذف شـدند (نقشـهٔ ۱۹٤۹) و بـدون هـرگونـه توضیحی آن را به سازمان ملل ارائه دادند. در سال ۲۰۱۳ نیز نقشه‌ای با خطوط ده‌گانه که یک خط به خطوط در شرق تایوان اضافه شده است، مطبوعات چینی آن را منتشرکرد (عبـاس‌زاده فتح‌آبادی و رمضانی، ١٣٩٦، ص. ٦٧) (در شکل (٥) این خطوط با رنگ قرمـز مشـاهده مـی‌شود).

**۵. ۲. دیدگاه استراتژیک چین و ساخت جزایر مصنوعی**

فریدمن (۲۰۰۹) به سه دلیل معتقد است پیش‌بینی‌ها چین را رقیبی می‌دانند کـه آمریکـا را به جنگ خواهد کشید، اما این‌گونه نخواهد بود. ایـن دلایـل عبارتنـد از : «۱. هنگـامی کـه از نزدیک و دقیقاً به نقشهٔ [جغرافیایی] چین نگاه می‌کنید، می‌بینید که از نظر جغرافیایی کشـوری منزوی است. در شمال آن سیبری قرار دارد و در جنـوب آن هیمالیـا و زمـین‌هـای جنگلـی.

1. Cahill
2. nine-dash

بیشترین جمعیت آن در شرق کشور سکونت دارند و درنتیجه، چینی‌ها در گسترده‌کردن سرزمین خود مشکل دارند، ۲. چین قرن‌هاست که نیروی دریایی بزرگی نداشته است و ایجاد نیروی دریایی توانمند به زمانی [طولانی] نیاز دارد؛ هم برای ساخت ناوها و هم برای تربیت دریانوردانی ماهر و کار آزموده و ۳. چین ذاتاً کشوری بی‌ثبات است. هرگاه که [دولت] چین درها را به‌سوی خارج می‌گشاید، نواحی ساحلی‌اش به شکوفایی و خوشبختی می‌رسند [ولی جمعیت ساکن] در نواحی داخلی، همچنان تنگدست و فقیر می‌مانند. این امر کشور را به‌سوی تنش، کشمکش و بی‌ثباتی می‌برد» (فریدمن، ۱۳۹۱، صص. ۸-۹). به‌علاوه، دولت چین در انتخاب استراتژی‌های خود «هیچ‌گاه برخلاف سنت دیرین خود که متأثر از جغرافیای آن کشور است، قدمی برنخواهد داشت» (عزتی، ۱۳۸٦، ص. ۱۵۲). اگر این نظریه‌ها را بپذیریم، پکن برای حاکمیت و مالکیت بر جزایر دریای جنوبی چین و جبران تنگناهای جغرافیایی، طبیعی است که باید استراتژی‌هایی برای قدرت دریایی خود به کار گیرد.اگر کشور چین را برمبنای سنجهٔ «فضای خطا»[1] بررسی کنیم، می‌توان گفت که فضای خطای چین، پهناور است؛ زیرا، هم از نظر سرزمینی در قارهٔ آسیا به‌عنوان دومین کشور پهناور است و هم در جنوب شرق آسیا دارای قدرتی بزرگ است. فضای خطا در علم ژئوپولیتیک، سنجه‌ای کلیدی به حساب می‌آید. با این سنجه می‌توان براورد کرد که هر کشور تا چه اندازه می‌تواند خطا کند. این سنجه دارای دو بخش است: ۱. انواع خطرهایی که هر کشور با آن روبه‌روست و ۲. میزان نیرویی که هر کشور برای رویایی با خطرها دارد. برخی از کشورها فضای خطای بسیار کمی دارند. آن‌ها با دقت زیاد هر موضوع کوچک سیاست خارجی خود را بررسی می‌کنند؛ زیرا، آگاه هستند که حتی گامی کوچک می‌تواند فاجعه‌آمیز باشد. اسرائیل و فلسطین به‌دلیل مساحت کم سرزمین و موقعیت جغرافیایی‌شان، فضای خطای اندکی دارند؛ درحالی‌که ایسلند با توجه به مساحت کم و موقعیت جغرافیایی‌اش، جا برای خطای بسیار دارد. به‌علاوه آمریکا با توجه به مساحت و موقعیت جغرافیایی‌اش و نقش جهانی که دارد فضای خطای بسیار گسترده‌ای دارد (فریدمن، ۱۳۹۱، ص. ٥٤). به‌هرروی، با توجه به موقعیت جغرافیایی چین در جنوب شرق آسیا که یکی از مناطق ژئواستراتژیک دنیا محسوب می‌شود و توجه قدرت‌های

1. Error Space

دنیا به این منطقه همواره مشاهده می‌شود، شاهد حضور و نقش پررنگ دولت چین در این منطقه نیز هستیم. در جنوب شرق آسیا، دریای جنوبی چین در کنار یکی از چهار منطقهٔ مهم قرار دارد که با عنوان کمربند شکننده در دوران جنگ سرد نامیده می‌شدند. به اعتقاد کوهن (۱۹۷۳)، آسیای جنوب شرقی، آفریقای جنوبی، خاورمیانه و آسیای جنوب غربی و نیز اروپای جنوب غربی، چهار کمربند شکنندهٔ اصلی در دوران جنگ سرد بوده‌اند (برادن و شلی، ۱۳۸۳، ص. ۸۱). جنوب شرق آسیا در حوضهٔ اقیانوس آرام قرار دارد. این حوضه یکی از پنج ناحیهٔ جهان است که به تعبیر فریدمن (۲۰۰۹) از نامزدهای چاق‌وچلهٔ بی‌ثباتی است. سراسر لبهٔ آسیایی اقیانوس آرام دربرگیرندهٔ کشورهای تجارت‌محور است که همه برای فروش کالاهایشان نیاز دارند به آب‌های آزاد دسترسی داشته باشند که با این حساب به آمریکا وابسته هستند؛ زیرا، نیروی دریایی آمریکا قدرت مطلق این اقیانوس است. در میان کشورهای تجارت‌محور، دو کشور چین و ژاپن از قدرت‌های بزرگ اقتصادی‌اند و توانایی آن را دارند که روزگاری قدرت بلامنازع آمریکا را به چالش بکشند (فریدمن، ۱۳۹۱، ص. ۷۳). دریای جنوبی چین برای چین نسبت به ژاپن که بیشتر در سواحل دریای چین شرقی واقع شده است، شامل نسخهٔ چینی کارائیب آمریکایی است. همان‌طورکه ماهان (۱۸۹۰) نیز اظهار داشته است، ایالات متحدهٔ نیازمند به حفاظت از دریاهای نزدیک خود است؛ بنابراین، چین نیز باید این‌گونه باشد و ازاین‌رو، بر دریای جنوبی چین باید تمرکز داشته باشد که این تمرکز با تسلط بر جزایر اسپراتلی و پاراسل مجموعه‌ای را ارائه می‌دهد که از طریق آن‌ها چین می‌تواند با حضور خود، نیروی دریایی/گارد ساحلی خود را کنترل کند و درجه اعمال‌های متفاوتی در سراسر دریای جنوبی چین داشته باشد (میتچل، ۱۳۹۵، ص. ۱۸). به‌هرروی، حضور چین در دریای جنوبی چین از دو بعد ارزیابی‌شدنی است که می‌توان با آن‌ها دلایل حضور پررنگ دولت چین در این دریا و اقدام به ساخت جزایر مصنوعی را تحلیل کرد: ۱- بعد استراتژیک و ۲- بعد اقتصادی و ترانزیت دریایی.

**۱- بعد استراتژیک:** در سال‌های اخیر، اهمیت استراتژیک آب‌های اقیانوسی در آسیای شرقی افزایش یافته است. عوامل اصلی افزایش ارزش استراتژیک این ناحیهٔ دریایی عبارت‌اند از : ۱- دسترسی به اقیانوس و به منابع انرژی، ۲- درگیری‌های سرزمینی در دریای چین

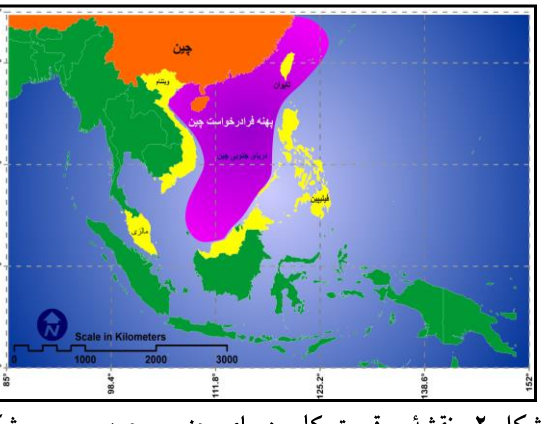
جنوبی و هر دریای چینی و ۳- افزایش قدرت نظامی دریایی توسط کشورهای منطقه. بسیاری از کشورهای منطقه ازجمله چین برای تقویت نیروی دریایی خود تلاش زیادی می‌کنند. چین بازیگر اصلی در دریای جنوبی چین است و آهنگ مشکلات را در آنجا گسترش داده است (هیدشی، ۱۳۹۱، ص. ۱۱) و مدعی حاکمیت مطلق بر ۸۰ درصد از آب‌های این دریاست (عباس‌زاده فتح‌آبادی و رمضانی، ١٣٩٦، ص. ٥٩)؛ زیرا، خطوط نه‌گانهٔ خط چین که دربرگیرندهٔ ادعای سرزمینی در دریای جنوبی چین است، نشان‌دهندهٔ این مقدار حاکمیت است (کریگان، ٢٠١٦، ص. ١٦). ظهور چشمگیر چین وضعیت حضور بلامنازع آمریکا در آب‌های حوضهٔ اقیانوس آرام و به‌ویژه دریای جنوبی چین را تغییر داده است و این دریا را به مرز کنترل خودش تبدیل کرده است؛ زیرا، چین به‌دنبال نمایش دریایی در جهت گسترش سواحل چینی پیش می‌رود و در آنجا می‌تواند تاکتیک‌های زمینی را به عرصه‌ای که پیش از آن تحت سلطهٔ نیروی دریایی قرار داشته است مستقر نماید و تاکتیک‌هایی برای تأمین امنیت دریای جنوبی چین به‌عنوان آب‌های سرزمینی به کار ببرد که در خدمت چندین منافع استراتژیک چینی باشد (میتچل، ۱۳۹۵، ص. ۱۷). شایان ذکر است که «موقعیت جغرافیایی چین، احتمال تولید خطر و گسل سیاسی‌شدن آن را زایل می‌کند. اگر بنا باشد که چین به محلی برای کشمکش تبدیل شود، در آن کشمکش، چین به‌جای آنکه کشور حمله‌کننده باشد، کشوری است که موردهجوم قرار می‌گیرد و قدرت‌های دیگر از ضعفش سوءاستفاده می‌کنند. اقتصاد چین چندان هم که به نظر می‌آید، قدرتمند و زاینده نیست،و ثبات سیاسی‌اش که بستگی بسیار به تداوم رشد سریعش دارد، بسیار لغزنده و ناپایدار است. چین جزیره است [ولی] آشکار است که پیرامون آن را آب فرا نگرفته، اما سرزمین‌های سخت‌گذر و مرداب‌ها چنان احاطه‌اش کرده‌اند که عملاً ارتباطش را با جهان خارج بریده‌اند» (فریدمن، ۱۳۹۱، ص. ۹۷). به‌علاوه به‌دلیل حضور و سکونت قسمت اعظم جمعیت یک میلیارد و چهارصد میلیونی چین در شرق کشور و در کرانه‌های ساحلی، چین باید بازرگانی دریایی خود را تقویت کند و در تجارت دریایی حضور پررنگ داشته باشد تا بتواند برای این جمعیت بسیار زیاد در شرق کشور و حتی کل کشور، از نظر اقتصادی اشتغال و درآمد تولید کند؛ بنابراین، «حاکمیت نسبت به جزایر، سرزمین ساحلی و فضای دریایی ممکن است به‌دلیل استراتژیک از اهمیت خاصی

برای کشورها برخوردار باشند؛ برای مثال، برخی از جزایر دارای ویژگی‌های استراتژیک خاصی هستند که در ایجاد منازعه بر سر حاکمیت آن‌ها نقش ویژه‌ای دارند. [همان‌گونه‌که] نزدیک‌تربودن جزایر اسپراتلی به یک آبراه استراتژیک سبب ایجاد ارتباط دریایی بین اقیانوس هند و آسیای شرقی [(در حوضهٔ اقیانوس آرام)] شده است» (پرسکت و اسکوفیلد، ۱۳۹۵، ص. ۲۳۹)؛

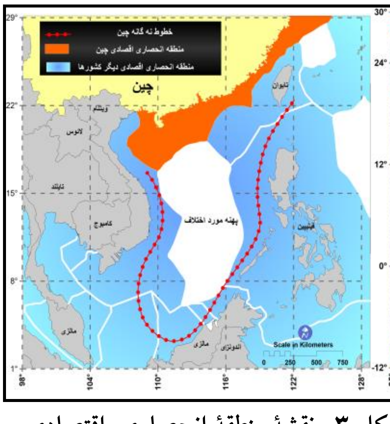
**۲- بعد اقتصادی و ترانزیت دریایی:** کشور چین به‌همراه دیگر کشورهای آسیایی برای صادرات و واردات کالاهایشان و دریافت مواد خام و انرژی از خلیج فارس و از دیگر نواحی حوضهٔ اقیانوس آرام، به‌شدت به تجارت دریایی وابسته است. هرگونه اختلال در مسیر جریان کالاها در این حوضه، زیانبار خواهد بود؛ به‌طوری‌که اگر اختلالی در جریان کالا روی دهد و طولانی شود، فاجعه به بار می‌آید. درحال‌حاضر چین به یکی از کشورهای عمده‌ی صنعتی تبدیل شده است و رشدش از هر کشور صنعتی دیگر، بیشتر بوده است. درحال‌حاضر اقتصاد چین با آمریکا و ژاپن مقایسه‌شدنی نیست، ولی یکی از بازیگران اصلی در حوضهٔ اقیانوس آرام به شمار می‌رود؛ البته از لحاظ مواد معدنی و مواد اولیه خودکفاست، ولی به دلیل اینکه تیشه به ریشه منابع خودش زده است، به کشور واردکنندهٔ مواد خام و مواد معدنی تبدیل شده است. گفته می‌شود پول است که چین را یکپارچه نگه داشته است، نه ایدئولوژی. هرگاه رکود اقتصادی روی دهد و گردش پول باز ایستد، نه‌تنها تمامی سامانهٔ بانکی به انقباض دردناک عضلانی مبتلا می‌شود، بلکه سرتاسر جامعهٔ آن به رعشه می‌افتد. در چین وفادرای را از دو راه به دست می‌آورند: پول یا زور؛ وقتی پول نباشد، فقط زور می‌ماند. کُندی کسب‌وکار معمولاً ناپایداری به همراه می‌آورد؛ زیرا، کُندی کسب‌وکار به شکست اقتصادی و بیکاری می‌انجامد. در کشوری که تنگدستی و فقر در آن گسترش دارد و بیکاری شیوع دارد، فشار اضافهٔ حاصل از پسروی اقتصادی به بی‌ثباتی سیاسی منجر خواهد شد (فریدمن، ۱۳۹۱، صص. ۷۵، ۱۰٦).

اهمیت اصلی این دریا در منافع اقتصادی کشورهای آسیایی است که برای ادعاهای سرزمینی رقابت می‌کنند. مهم‌تر از همه این است که دریای جنوبی چین گلوگاهی حیاتی برای کشتیرانی و انتقال نفت و گاز مایع طبیعی (LNG) به کشورهایی مانند چین، ژاپن و کرهٔ جنوبی است. این دریا دومین خط کشتی‌رانی شلوغ در دنیا است که دربرگیرندهٔ یک‌چهارم از

کشتیرانی جهان است، سومین رتبه در نفت خام را در جهان دارد و حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد از نفت و گاز مایع طبیعی چین و ژاپن از طریق این دریا منتقل می‌شود. تنگهٔ مالاکا دسترسی برای تأمین‌کنندگان آفریقایی و تأمین کنندگان خلیج فارس به مصرف‌کنندگان آسیایی فراهم می‌کند که ٦۰ درصد از جمعیت جهان را تشکیل می‌دهند. همچنین، این تنگه محل عبور نزدیک به ۸۵ درصد از انرژی موردنیاز چین است. هرچقدر ژاپن پس از فاجعهٔ نیروگاه فوکوشیما اتکای خود به انرژی هسته‌ای را کاهش می‌دهد، به مسیر تجارت آزاد برای LNG وابسته‌تر می‌شود. چین به انرژی ارزان وابسته است و ازاین‌رو، به مسیر تجاری تنگهٔ مالاکا و دریای جنوبی چین متکی است. چین این مسیر تجاری را به‌عنوان یک شیوهٔ امنیتی بی‌نقص نشان می‌دهد که مختص به محافظت است. بسیاری از اعمال نابهنجار چین از همین قضیه نشئت می‌گیرد؛ به‌ویژه ساخت جزایر و خلق جزایر مصنوعی روی صخره‌های مرجانی. مسیرهای تجاری تنها بخش‌های مهم اقتصادی این دریا هستند. منابع طبیعی که مهمترین‌شان ذخایر نفتی و آب‌های ماهیگیری هستند، به همین اندازه برای سایر ملت‌های آسیایی مدعی قلمروهای آبی نیز مهم‌اند (کریگان، ۲۰۱٦، ص. ١٦؛ آجیلی، سلامی‌زواره و فلاحی‌برزکی، ۱۳۹٦، ص. ۸۵).



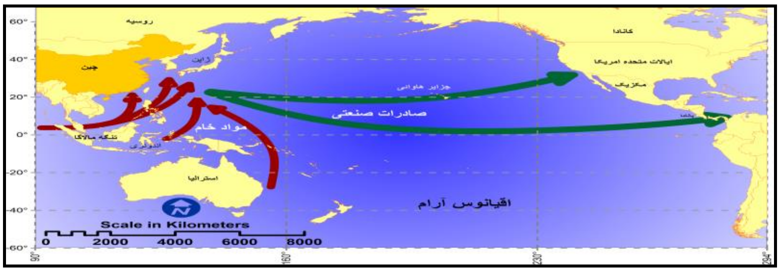

**شکل ۲- نقشهٔ موقعیت کلی دریای جنوبی چین و محدودهٔ موردادعای دولت چین (*)**




**شکل ۳- نقشهٔ منطقهٔ انحصاری-اقتصادی چین و خطوط نه‌گانهٔ U**

مآخذ:-https://images.search.yahoo.com/search/images (*)، (**) عباس‌زاده فتح‌آبادی و رمضانی (۱۳۹٦، ص. ٦۸)

شاید سی سال پیش این پهنۀ آبی برای دولت چین و حتـی کشـورهای مـدعی امـروز آن چندان اهمیت نداشت، اما امروزه که چین به قطب اقتصادی جهانی تبدیل شده است، بیش از هر زمان دیگری به اهمیت این منطقه برای واردات مواد خام به‌ویژه نفت منطقۀ خلیج فارس و نیز صادرات کالاهای ساخت کشورش پی برده است. سواحل طولانی چین و ضعف مالی کـه چین پیش‌تر با آن درگیر بود، کمتر فرصت توجه و پرداختن به این دریا را به این کشور مـی-داد، اما بهبود وضعیت اقتصادی و پیشرفت چین در فناوری‌های نظامی سبب شد تا این کشور در دهۀ گذشته شناورهای پیشرفته و جدید نظامی به منطقـه اعـزام کنـد و حتـی آن‌هـا را تـا کیلومترها دورتر از سواحل این کشور به عملیات رزمی گسیل دارد. این توانایی درخور توجه اینک باعث شده است دولت چین با اتکا به همین نیروی دریـایی قدرتمنـد بتوانـد در مواقـع بحرانی شریان‌های اقتصادی این کشور را کنترل کند (جنگ اقتصادی آمریکا و چین در دریای جنوبی، ۱۳۹٥/٤/٥، بازیابی از http://www.irna.ir)؛ بنابراین، چـین بـه‌شـدت بـه تجـارت دریایی در دریای جنوبی چین و حوضۀ اقیانوس آرام وابسـته اسـت. در شـکل (٤) موقعیـت ژئواکونومیک این دریا و راه‌های تجاری حوضۀ اقیانوس آرام مشاهده مـی‌شـود. بـزرگ‌تـرین قدرت چین، قدرت اقتصادی، رشد اقتصادی آن و ژئواکونومیک است که در چین روزبـه‌روز مهم‌تر می‌شود. چین رشد و توسعۀ خود را از طریق درگیری‌های مسـتقیم در دریـای جنـوبی چین و شرقی به خطر نخواهد انداخت؛ به‌جای آن، بر قدرت نرم مانند دیپلماسـی دوجانبـه و ادغام اقتصادی برای دستیابی به اهداف سیاسی‌اش در منطقـه تمرکـز خواهـد کـرد (کریگـان، ۲۰۱٦، ص. ۲۰).




**شکل ٤- نقشۀ موقعیت ژئواکونومیک دریای جنوبی چین برمبنای مسیرهای تجاری این دریا با حوضۀ اقیانوس آرام**

مأخذ: فریدمن (۱۳۹۱، ص. ۷٥)

### ۵. ۳. چالش‌ها در دریای جنوبی چین

بویل[1] (۲۰۱۵) درمورد شکل‌گیری مرزها در آسیا آن‌ها را نتیجۀ حاصل از سه مسئلۀ «رقابت‌های بین‌کشوری»[2]، «فضای پسااستعماری»[3] و «فضاهای دوباره کشف‌شده»[4] می‌داند؛ درحالی‌که ظهور هریک از این نوع مرزها می‌توانند با دوره‌های متفاوتی مرتبط باشند؛ براین‌اساس، فضاهای دوباره کشف‌شده به مرزها در فضایی اشاره دارد که به‌دلیل شرایط ژئوپولیتیک تغییر یافته‌اند یا شاید دوباره دولت‌ها از آن‌ها استفاده کرده‌اند و واضح‌ترین مثال را مسائل دریایی در دریاهای شرق و جنوب شرقی آسیا بیان می‌کند (بویل، ۱۳۹٤، ص. ۲۲۹).

درحال‌حاضر، نزاع‌هایی در این منطقه به وقوع پیوسته است؛ البته به‌طورکلی در «دریاها نیز نزاع‌هایی بر سر استفاده از آن رخ داده است که در حادترین شکل آن به برخوردهایی بین استفاده کنندگان نیز منجر شده است. نزاع بر سر تصاحب و تسهیم دریاها با تمام قدرت ادامه دارد. زمان تصاحب دریاها فرا رسیده است. کف دریا و ستون آب روی آن تقسیم می‌شود. به‌جای آزادی دریاها، یک بافت حقوقی سازمان‌یافته از نظر فضای ثابت و متمایز اعمال می‌شود» (کلتات، ۱۳۹۳، ص. ۲۱۰). همچنین، مناطق دریایی ازجمله قلمروهایی حیاتی هستند که بازیگران سیاسی برای قلمروگستری در آن‌ها به هماوردی و ستیز با یکدیگر، مقابله و جنگ می‌کنند (حافظ‌نیا و کاویانی‌راد، ۱۳۹۳، ص. ٦٤).

دریای جنوبی چین نیز از این قاعده مستثنا نبوده است و در دو بعد منطقه‌ای و بین‌المللی مناقشه‌ها و اختلاف‌هایی میان کشورها به وجود آمده است. در این دریا، کشورهای ساحلی در مورد دو گروه از جزایر و مناطق اطراف آن و ساخت جزایر مصنوعی اختلاف نظر دارند. همچنین، این اختلاف‌ها بر حقوق ماهی‌گیری منطقه‌ای و ذخایر غنی نفت و گاز بالقوه متمرکز است. ادعاهای سرزمینی روی دو گروه از جزایر اسپراتلی و پاراسل است. این مجموعه جزایر عبارت‌اند از:

1. Edward Boyle
2. interstate rivalries
3. postcolonial space
4. rediscovered spaces

**۱- جزایر اسپراتلی:** این جزایر گروهی از چند صد جزیرهٔ غنی از نفت، صخره‌ها و مرجان‌ها هستند که مسیرهای دریایی استراتژیک را در اختیار دارند. درمجموع از ۱۷۰ جزیره تشکیل شده‌اند که در جنوب دریای جنوبی چین قرار دارند و حدوداً با وسعت ۹۰۰ کیلومتری از جنوب غربی تا شمال شرقی این دریا امتداد یافته‌اند. بسیاری از این جزایر مرجانی و آبسنگ‌ها که در هنگام جزر از آب بیرون هستند، درمعرض فعالیت‌هایی مانند احداث سازه-های روی آب همچون ساخت جزایر مصنوعی قرار دارند. درواقع، فقط ۳٦ مورد از این مجموعه جزیره در بالای سطح آب قرار می‌گیرند که بزرگ‌ترین آن‌ها طولی معادل ۱/٤ کیلومتر و عرضی معادل ٤۰۰ متر دارد. مساحت کلی این مجموعه جزایر (۳٦ جزیره) کمتر از ۸ کیلومترمربع برآورد شده است که در فضایی معادل ۲٤۰۰۰ کیلومتر مربع قرار گرفته‌اند. شایان ذکر است که برآوردهای حوضهٔ دریایی در این دریا باهم متفاوت هستند که به‌طور حتم این رقم نیز می‌تواند بیشتر باشد؛

**۲- جزایر پاراسل:** چین از سال ۱۹۷٤ تمام جزایر پاراسل را اشغال کرده است؛ هنگامی که پادگان سربازان ویتنامی‌های جنوبی را در جزایر غربی تصاحب کردند. این مجموعه جزایر در شمال غربی دریای جنوبی چین قرار دارند و تقریباً یک‌سوم مسیر ویتنام به فیلیپین شمالی را در بر می‌گیرند. این جزایر، کوچک و بی‌سکنه هستند که در ژاپن با نام سنکاکو و در چین و تایوان با نام‌های دیائویو و تیائویوتای شناخته می‌شوند. شامل هفت صخره و جزیره آتشفشانی هستند که بزرگ‌ترین آن‌ها تقریباً ٤ کیلومتر طول و ۱/٥ کیلومتر عرض دارد. جزایر پاراسل در حدود ۱۰۰ مایلی تایوان و ۲۰۰ مایلی غرب جزیرهٔ اُکیناوای ژاپن قرار دارند. این جزایر به خودی خود ارزش چندانی ندارند، ولی حاکمیت بر آن‌ها مطالباتی معادل ۲۰٥۰۰ مایل مربع از حوضهٔ دریایی و بستر دریا را درپی خواهد داشت پرسکت و اسکوفیلد، ۱۳۹٥، صص. ۲٥۷–۲٥۸). در ادامه به چالش‌ها و اختلاف‌های سرزمینی در دریای جنوبی چین در دو بعد منطقه‌ای و بین‌المللی پرداخته می‌شود.

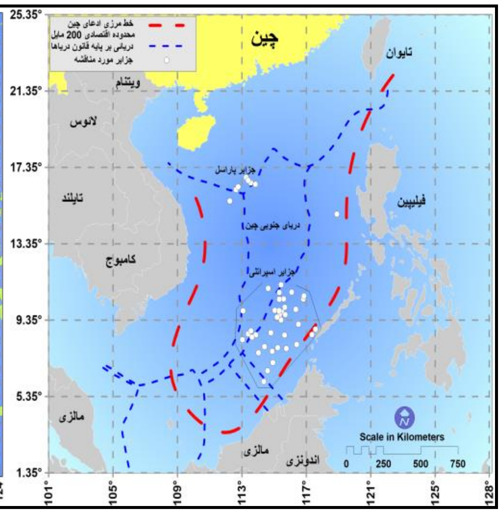
**اختلاف‌ها در بعد منطقه‌ای:** کشورهای ساحلی دریای جنوبی چین به‌دلیل ادعای چین مبنی‌بر حاکمیت ۸۰ درصدی بر این دریا و تصرف قسمت اعظم جزایر اسپراتلی و پاراسل، اختلاف‌های متعددی با یکدیگر دارند. دولت چین با اقدام به ساخت جزایر مصنوعی در تلاش

است آن‌ها را مانند جزایر طبیعی جلوه می‌دهد و برای آن‌ها حقوق بین‌المللی قائل شده است؛ برای مثال، در اقدامی که کشور فیلیپین برای بررسی نوع برخورد چین در رابطه با حاکمیت چین بر جزایر مصنوعی انجام داد، چین مدعی حریم هوایی برای این جزایر بود. کشور فیلیپین در سال ۲۰۱۷ به پرواز جت‌هایی روی این دریا اقدام کرد که با نزدیک‌شدن به این جزایر، دولت چین شروع به تذکر و هشدار برای جلوگیری از ورود این جت‌ها به حریم هوایی کشور چین کرد و اعلام کرد که شما می‌خواهید به حریم هوایی کشور چین وارد شوید. در صورت ورود به حریم هوایی به شما شلیک خواهد شد (شبکهٔ خبر بی‌بی‌سی فارسی، بازیابی از ۱۳۹٦/۲/۱۵).

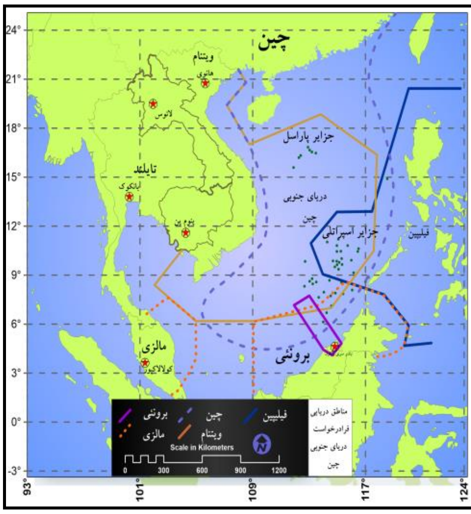
درحال‌حاضر، چین، تایوان و ویتنام درمورد جزایر پاراسل با یکدیگر اختلاف دارند و چین، تایوان، مالزی، فیلیپین، ویتنام و برونئی دربارهٔ جزایر اسپراتلی نیز بحث و جدل دارند. کشورهای چین، فیلیپین و تایوان درمورد تپهٔ زیردریایی اسکاربورگ[1] در غرب فیلیپین که فقط گاهی‌اوقات جزو جزایر اسپراتلی است، ادعا دارند. چین و ویتنام درمورد مرزهای دریایی خلیج تونکین نیز بحث کرده‌اند. ویتنام ۲۱ جزیره، فیلیپین و مالزی هشت جزیره، چین هفت جزیره و تایوان یکی از بزرگ‌ترین جزیره‌ها یعنی ایتو آبا[2] را تصرف کرده‌اند. برونئی هیچ جزیره‌ای را اشغال نکرده است؛ اگرچه ادعا می‌کند که حاکمیت بیش از دو جزیره به این کشور متعلق است. چین، تایوان و ویتنام هریک ادعاهای تاریخی برای حاکمیت خودشان مطرح می‌کنند. ادعاهای دیگر کشورها به‌طور عمده برمبنای نزدیکی جغرافیایی و حقوق اقتصادی است. همهٔ این کشورها به‌دنبال حمایت از ادعاهای خود با طیف وسیعی از استدلال‌های قانونی هستند. هر نوع حضور نظامی یا شبه‌نظامی در جزایر اشغالی وجود دارد و کشورهای رقیب اشغال فیزیکی خود در جزایر خاص را با گسترش منابع نظامی خود و ساخت جزایر مصنوعی تقویت می‌کنند؛ به‌عنوان‌مثال، در سال‌های اخیر، چین یک پادگان نظامی را در جزایر پاراسل حفظ کرده است و جزایر مصنوعی را در مجمع‌الجزایر اسپراتلی

1. Scarborough Shoal
2. Itu Aba

ساخته است. تایوان ساختمان یک باند فرودگاه را در جزیرهٔ ایتو آبا تکمیل کرده است؛ درحالی‌که مالزی نیز یک باند را در صخرهٔ اسوالوو[1] ساخته است (لان و لانگ، ۱۳۹۵، ص. ٦).




**شکل ۵- نقشهٔ حدود منطقهٔ انحصاری-اقتصادی کشورهای ساحلی و موقعیت جزایر پارسل و اسپراتلی در موردادعای چین (**٭٭**)**




**شکل ٦- نقشهٔ اختلاف‌های سرزمینی در دریای جنوبی چین با توجه به محدودهٔ منطقهٔ انحصاری اقتصادی و خطوط نه‌گانهٔ دریای جنوبی چین (٭)**

**مآخذ:**(٭٭) ، لان و لانگ (۱۳۹۵، ص. ۵) (٭) https://images.search.yahoo.com/search/images?

میان ژاپن و چین درمورد جزایر واقع در دریای جنوبی چین نیز اختلاف‌های دیرینه‌ای وجود دارد. به‌طور عمده مرزهای شرق آسیا تحت‌تأثیر قبض‌وبسط‌های اقدامات ژاپن و مسلماً چین قرار دارند (بویل، ۱۳۹٤، ص. ۲۳۱). درواقع، بیشتر اختلاف‌های چین و ژاپن دربارهٔ جزایر پاراسل است. از نظر تاریخی، در سال ۱۸۹۵ این جزایر بخشی از ژاپن شدند و زمانی - که تایوان و جزایر اطراف آن در پیمان‌نامهٔ صلح شیمونوسکی به ژاپن واگذار شد، ژاپن نیز این جزایر را به‌عنوان بخشی از سرزمین خود به رسمیت شناخت. بعد از جنگ جهانی دوم، این جزایر در حاکمیت نظامی آمریکا قرار گرفتند، اما سرانجام به موجب پیمان‌نامهٔ تجدیدنظر اکیناوا که در ژوئن ۱۹۷۱ منعقد شد، این جزایر به‌همراه مجموعه جزیرهٔ ریوکو دوباره

1. Swallow Reef

تحت‌کنترل توکیو قرار گرفت. بلافاصله پس از انعقاد این پیمان‌نامه، تایوان مطالباتی را درمورد این جزایر مطرح کرد و در دسامبر ۱۹۷۱ چین نیز با مطالبهٔ کل سرزمین تایوان، مدعی حاکمیت بر این جزایر شد (پرسکت و اسکوفیلد، ۱۳۹۵، ص. ۲۵۸). درحال‌حاضر، کرهٔ - جنوبی و ژاپن اقدامات چین در این دریا را خطر جدی برای تجارت و قدرت خود قلمداد می‌کنند.

**اختلاف‌ها در بعد بین‌المللی:** حضور چین در اقیانوس آرام و به‌ویژه در دریای جنوبی چین باعث شده است که از سوی دولت آمریکا موردانتقاد و چالش قرار بگیرد. به‌ناچار، در سطح بین‌المللی برای دولت چین به‌دلیل حضور در این حوضهٔ آبی و ساختن جزایر مصنوعی مناقشه‌هایی شکل گرفته است که به‌طور عمده ایالات متحده به آن اعتراض کرده است. درحال‌حاضر، توانایی ایالات متحده در اعمال نیروی دریایی در جنوب این دریا، از پایگاه اصلی نیروی دریایی هفتم یوکوسوکا[1]، ژاپن و پایگاه نیروی هوایی کادنا[2] واقع در اوکیناواست. نیروهای زمینی و نیروی دریایی ایالات متحده و واحدهای هوایی در اوکیناوا، حدود ۲۰٤۰ کیلومتر (۱۱۰۰ مایل دریایی) در شمال شرقی دریای جنوبی چین مستقر هستند. در همین حال، ۱۷۰۰ مایل دریایی از شرق این دریا، ایالات متحده یک پایگاه نیروی هوایی عظیم در گوام دارد که قلمرو تحت حاکمیت ایالات متحده می‌باشد؛ درحالی‌که اردوی تفنگداران دریایی در اوکیناوا باقی مانده است که در سطح محلی بحث‌برانگیز شده است (میتچل، ۱۳۹۵، ص. ۱۹). «آمریکا بمب‌افکن‌های دوربردی که قادر به حمل بمب هسته‌ای هستند، در استرالیا و جزایر گوام مستقر کرده است. ازسوی‌دیگر، چین نیز درحال‌احداث پایگاه‌های نظامی متعددی در جزایر واقع در دریای جنوبی چین است. چین معتقد است آمریکا می‌خواهد با متحدانش این کشور را محاصره کند. این راهبرد شبیه راهبرد واشنگتن علیه شوروی سابق است» (جنگ آمریکا و چین با زبان اشاره/دریای جنوبی چین محل جنگ است؟ ۱۳۹۷/٦/۱۱، بازیابی از https://www. Khabaronline.ir).

1. Yokosuka
2. Kadena

امروزه نیروی دریایی و قدرت دریایی به‌عنوان مؤلفهٔ بسیار مهمی در روابط خارجی، نظام بین‌الملل و نظام جهانی مطرح است. ماهان در نظریهٔ قدرت دریایی معتقد بود که «در نزاع بین قدرت‌ها، نیروهایی که در موقعیت دریایی قرار دارند، از امکانات بیشتری برای دردست‌گرفتن ابتکار عمل برخوردارند. ماهان برای نمونه روسیه را مثال می‌زند که وسعت زیاد این کشور تبدیل به نفوذ متناسب با آن بر جهان نشده است و درصورتی‌که نتواند به مناطق دریایی آزاد دست یابد، حتی اگر این امپراتوری درهم شکسته نشود، بدون توسعه باقی خواهد ماند. وی بر این باور بود که اولین قدم در راه به‌دست‌آوردن قدرت برتر جهانی، کنترل و نظارت بر دریاهاست. همچنین، معتقد بود که قدرت‌های اقیانوسی همیشه دست بالا را خواهند داشت» (کرمی و فاضلی، ۱۳۹۷، ص. ۱۹۹). ناگزیر، دولت‌ها و پادشاهان همواره به دریاها توجه کرده‌اند. در اکتبر سال ۲۰۰۷، نیروی دریای آمریکا سندی با عنوان «استراتژی مشارکتی برای قدرت دریایی قرن ۲۱» ارائه داد که در آن به اهمیت دریاها تأکید می‌شود. در این سند چنین آمده است: جهان ما به‌صورت فزاینده‌ای به‌هم مرتبط می‌شود. جمعیت جهان در نقاط پرتحرک جمعیتی نزدیک دریاها به‌صورت خوشه‌ای درآمده است که این نقاط درمعرض تلاطم‌های بزرگی مانند حملات نامتقارن و بلایای طبیعی قرار دارند. روح امنیت جمعی همه‌جا جاری است. ملتی نیست که منابع لازم را برای ایجاد امنیت در سراسر حوضهٔ دریایی در اختیار داشته باشد. در حوضهٔ دریایی، اقیانوس‌های آرام غربی و هند در ردیف اول اهمیت قرار دارند و بقیه اهمیت برابر دارند. در ادامه در این سند آمده است که قدرت فزاینده دریایی چین حتی ذکر نمی‌شود (کاپلان، ۱۳۹۷، صص. ۱۰٤–۱۰۵). همان‌گونه‌که مشاهده می‌شود، این سند به اهمیت دریاها و اقیانوس‌ها تأکید زیادی دارد.

اهمیت دریاها به دلیل گسترش روزافزون بازرگانی دریایی افزایش یافته است و هماوردی برای بهره‌گیری بیشتر از توانش دریاها نسبت به گذشته در راهبرد دولت‌ها، محوریت و فزونی گرفته است. درحال‌حاضر، بازرگانی دریایی یکی از بنیادهای کالبدی جهانی‌شدن به شمار می‌رود و کشورهایی که در مرکز جهانی‌شدن قرار دارند، بیشترین نقش را در دریاها و به‌ویژه در بازرگانی دریایی بر عهده گرفته‌اند (حافظ‌نیا و کاویانی‌راد، ۱۳۹۳، ص. ۲۷۰). با توجه به این موضوع مهم، درحال‌حاضر کشور چین نقش مهمی در تجارت بین‌المللی و اقتصاد جهانی

دارد. در طی سال‌های اخیر، در بین تمامی کشورهای دنیا بیشترین رشد اقتصادی به این کشور اختصاص یافته است. چین با رشد اقتصادی چشمگیر به یکی از قدرت‌های برتر جهانی تبدیل شده است. بیجینگ (پکن) ناچار است که از این موقعیت ایجادشده صیانت کند و آن را گسترش دهد. تحقق این امر نیازمند حضور قدرتمندانه در روابط خارجی است (فلاحی و امیدی، ۱۳۹٦، ص. ۱٤۸). هرچند چین هم‌اکنون به‌عنوان یک قدرت مسلط منطقه‌ای است، بعید نیست که در درازمدت نیز به قدرت درجهٔ اول جهانی تبدیل شود. درحال‌حاضر، قدرت منطقه‌ای چین در چارچوب همکاری بین‌المللی، برای آمریکا و به‌طور برابر برای اروپا و بیشتر برای ژاپن می‌تواند یک موهبت مهم استراتژیک در جهت ثبات اوراسیا باشد (عزتی، ۱۳۸٦، صص. ۱۷۱-۱۷٤).

از نظر تاریخی، آغاز سفرهای دریایی چینی‌ها بین سال‌های ۱٤۰۵ تا ۱٤۳۳ بوده است. اولین سفر دریایی آن‌ها با ٦۲ کشتی و ۲۸ هزار نفر شروع شد و تا جاوه، سیلان و کلکته ادامه داشت. سفرهای بعدی آن‌ها به مناطق دورتری مانند ورودی‌های خلیج فارس، دریای سرخ و ساحل شرقی آفریقا بود. چینی‌ها از بیش از ۳۰ بندر در اقیانوس هند بازدید کردند و در همه‌جا حکام محلی را وادار کردند که اقتدار امپراتوری مینگ را به رسمیت بشناسند؛ البته در سال ۱٤۳۳ به فرمان هونگ‌شی، دریانوردی گستردهٔ چینی‌ها ناگهان متوقف شد که دلیلی برای آن آشکار نیست؛ هرچند جرد دایموند[1] در کتاب *اسلحه، میکروب و فولاد* (۱۹۹۷) معتقد است که این توقف به‌دلیل اختلاف در سیاست‌های محلی بوده است. در دربار چین دو جناح (خواجگان و مخالفان آن‌ها) برای قدرت مبارزه می‌کردند؛ جناح اول یعنی خواجگان مسئول گسیل و هدایت ناوگانهای دریایی بودند، ولی جناح دیگر یعنی مخالفان به هنگام به‌قدرت‌رسیدن از اعزام ناوگان‌ها ممانعت می‌کردند؛ به‌گونه‌ای‌که کارگاه‌های کشتی‌سازی را تعطیل می‌کردند و اقیانوس‌پیمایی را منع می‌کردند. از سال‌های ۱٤۳٦ تا ۱٥٦۷ حتی ساخت کشتی‌های مخصوص دریانوردی غیرقانونی بود؛ البته دریانوردی‌های چینی‌ها را یک خواجهٔ حرمسرا سازمان‌دهی و رهبری می‌کرده است، نه یک شرکت سهامی تضامنی. همچنین، این دریانوردی‌ها برای به‌رسمیت‌شناساندن فرمانروایی امپراتور چین سازمان‌دهی و هدایت می‌شد،

1. Jared Diamond

نه با هدف دستیابی به سود سهام بـرای سـهامداران شـرکت‌هـا (دایموند[1]، ۱۳۹٦، ص. ۵۲۳؛ استاوریانوس[2]، ۱۳۹۵، صص. ٥٦–٥٧؛ عجم‌اوغلو و رابینسون[3]، ۱۳۹۷، ص. ۳۰۵).

چینی‌ها شاید تا قرن سیزدهم هرگز چیزی از فرمز (تایوان) نشنیده بودند و تا قرن هفـدهم که تاجران پرتغالی و هلندی پایگاه‌های خود را در آن جزیره دایر کردند، در آن سـاکن نشـده بودند (کاپلان، ۱۳۹۷، ص. ۱۸۰)؛ این درحالی است که در سال ۱۹٤۰ اسپایکمن، نظریه‌پـرداز نظریه ریملند که با تأکید خودش بر منطقهٔ پیرامونی حول اقیانوس‌هـای هنـد و آرام به‌شـدت تحت‌تأثیر ماهان بود، مطرح می‌کند که «چین در آینده به قدرت قـاره‌ای بـا ابعـاد عظیمـی در خواهد آمد که کنترل بخش وسیعی از کرانه‌های دریایی میانی را در دست خواهـد گرفـت. ... هنگامی که چین قوی شود، نفوذ اقتصادی کنونی آن در منطقه بدون‌شک، لحن سیاسی به خود خواهد گرفت. کاملاً محتمل است روزی را تصور کنیم که این آب‌ها (مدیترانه آسیایی به تعبیر اسپایکمن) نه به وسیلهٔ نیروی دریایی بریتانیا، آمریکا یا ژاپن؛ بلکه به وسـیلهٔ نیـروی دریـایی چین کنترل شود» (کاپلان، ۱۳۹۷، ص. ۹٤).

کارل تایر، کارشناس آکادمی علوم دفاعی استرالیا، می‌گوید که اگـر چـین مـی‌خواهـد بـر دریای جنوبی چین کنترل داشته باشد، باید در مجمع‌الجزایر منطقه ازجمله پاراسل که به‌شدت موردمنازعه است، حضور خود را تثبیت کند. چـین در مـاه‌هـای اخیـر بارهـا در ایـن منطقـه رزمایش‌هایی برگزار کرده و هواپیماها و جنگنده‌هایش را بـه پـرواز درآورده و موشـک‌هـای زمین به هوا مستقر کرده است و می‌گوید این سرزمین متعلق به ایـن کشـور اسـت (چـین از ساخت جزایر در دریای جنوبی دفاع کرد، ۱۳۹۷/٦/۱۰، بازیـابی از http://www.irna.ir). این نحوهٔ برخورد دولتمردان چینی در این دریا و بی‌توجهی به حقوق دیگر کشورها را شـاید بتوان این‌گونه تفسیر کرد که تحت‌تأثیر تفکرات فریتاس پرتغالی قرار گرفته باشند. فرانسیسکو سرافین فریتاس[4] (١٦٢٥) حقوقدان پرتغالی در فصل چهاردهم رسالهٔ خود بـا عنـوان «حقـوق حاکمهٔ پرتغال در آسیا» چنین بیان می‌کند: «آزادی اقیـانوس‌هـا تـابع اصـل سـلطه مـی‌باشـد؛

1. Diamond
2. Stavrianos
3. Acemoglu & Robinson
4. Franciscus Seraphin de Feritas

به‌عبارتی‌دیگر، هرگاه دولتی قادر باشد بر بخش‌هایی از آب‌های آزاد یا همهٔ آن اعمال سلطه و قدرت نماید، حق دارد به استناد مرور زمان یا عرف آن، آب‌ها را تحت حاکمیت خود بداند و دیگران را مستثنی کند». نظر فریتاس در برابر دیدگاه هوگو گروسیوس (۱٦۰۹) هلندی ابراز شد که معتقد بود بخش‌هایی از آب‌های دریاها و اقیانوس‌ها که تحت قلمروهایی دریایی دولت ساحلی قرار ندارند، آب‌های آزاد هستند و به کشوری متعلق نیست و درواقع، میراث مشترک بشریت است؛ البته این نظر گروسیوس به‌دلیل اختلاف عمیقی که بین هلند و پرتغال به‌عنوان قدرت‌های جهانی آن دوران بر سر راه‌های دریایی و تجارت در شرق دور پیش آمده بود، با نوشتن رسالهٔ دریای آزاد ارائه شد. ناگزیر، نظرهای گروسیوس مقبولیت بیشتری یافت و سرانجام فکر آزادی دریاها به نظر غالب در جهان تبدیل شد (گروسیوس، ۱۳۹۰، ص. ۳۰).

دولت چین در سال ۲۰۱٤، از شرکت در جلسهٔ دیوان داوری بین‌المللی که شامل ادعاهای فیلیپینی برای بخش جزایر اسپراتلی بود، سرباز زد و بـه ادعاهایش در دریای جنوبی چین به‌عنوان «منافع اصلی» مذاکره‌ناپذیر اشاره کرد. علاوه‌براین، اقدامات چین به‌دنبال تضمین سلسله‌مراتبی است تا برابری مستقل؛ زیرا، سلسله‌مراتب اصلی طولانی‌مدت در سیستم بین-المللی تاریخی آسیاست و چین عادت کرده است که در بالای این سلسله‌مراتب باشد (میتچل، ۱۳۹۵، ص. ۱۷). یکی از مصداق‌های این دیدگاه سلسله‌مراتبی، طرح جادهٔ ابریشم زمینی و دریایی با عنوان «یک کمربند، یک راه از سوی چین» است. این طرح «نماد تلاش چین برای پیگیری منافع خویش در اوراسیاست. بیجینگ از این طریق درصدد ایجاد موازنه است. هرچند از اعلام آشکارای این واقعیت اکراه دارد. ماهیت این طرح مبنی‌بر گسترش مسیرهای تجاری از شانگهای تا لیسبون است که شامل محدودهٔ جغرافیایی اوراسیاست و ٦٤ کشور را به‌طور مستقیم در بر می‌گیرد. این محدوده ٤/٤ میلیارد نفر یعنی دوسوم جمعیت جهان را پوشش خواهد داد. این ایده به‌دنبال تسهیل و تـأمین انتقال انرژی، کالا و نزدیک گردانیدن نقاط مختلف کرهٔ خاکی به‌سوی کشور چین است. طرح مذکور شامل دو مسیر است: یک مسیر از سمت سواحل چین و از طریق دریای جنوبی چین و اقیانوس هند به اروپا و دیگری از سواحل چین به اقیانوس آرام جنوبی. طرح کمربند دریایی ابریشم نیز به اندازهٔ نمونهٔ زمینی آن نفوذ ژئوپولیتیک چین را نه‌تنها در آسیا، بلکه در سواحل و تنگه‌های مهم خاورمیانه، آفریقا و

اروپا افزایش خواهد داد» (فلاحی و امیدی، ۱۳۹۶، صص. ۱۶۳-۱۶۵؛ آجیلی، سلامی زواره و فلاحی برزکی، ۱۳۹۶، ص. ٦۱).

یکی از تنگه‌هایی که چین به آن وابسته است، تنگهٔ مالاکاست؛ زیرا، ۸۵ درصد از انرژی وارداتی به این کشور از این تنگه عبور می‌کند؛ بنابراین، با حضور پررنگ در دریای جنوبی چین و ادعای قلمروهای دریایی، خواهان کنترل و اقتدار بیشتری بر این تنگه است. هر کشوری که بر این دریا حاکمیت داشته باشد، می‌تواند بر رفت‌وآمدها و تردد کشتی‌ها نظارت داشته باشد و یکی از مهم‌ترین آبراه‌های مهم تجاری دنیا را در اختیار داشته باشد. کشوری که بر این منطقه حاکم باشد، می‌تواند شاهد تردد بیشترین نفتکش‌ها باشد و همچنین رفت‌وآمدها و کشتی‌رانی در آسیای جنوب شرقی و آسیای شرقی را در کنترل بگیرد و هر زمان بخواهد تهدیدهایی کند یا اینکه برای ورود آمریکا به کل این منطقه مانع ایجاد کند و احتمالاً همین دلایل دریای جنوبی چین را برای چین بسیار بااهمیت می‌کنند (جنگ اقتصادی آمریکا و چین در «دریای جنوبی»، ۱۳۹۵/٤/۵، بازیابی از http://www.irna.ir). درحال‌حاضر، چین قدرت دریایی خویش را فراتر از منطقه‌هایی گسترش داده است که در آن‌ها قرار دارد. دولت چین درمورد حضور نظامی در آب‌های دور از سرزمین خود توجیه‌های اقتصادی را مطرح می‌کند؛ زیرا، چین سالانه بیش از پنج تریلیون دلار کالا از طریق دریا مبادله می‌کند؛ بنابراین، هرگونه ناامنی دریایی به اقتصاد چین لطمه می‌زند؛ بدین‌دلیل، چین حضور نظامی گسترده در دریاها را حق خود می‌داند. منافع اقتصادی چین در جهان و انگیزهٔ رسیدن به جایگاه یک قدرت بزرگ، درحال‌حاضر نوعی رقابت امنیتی پنهان بین چین و آمریکا ایجاد کرده است (فلاحی و امیدی، ۱۳۹۶، ص. ۱۶۳).

نکتهٔ بااهمیت دیگری که درمورد افزایش‌یافتن قدرت دریایی چین باید به آن اشاره کرد، این است که پکن به‌دنبال مقابله با «زنجیره جزیره‌ای نخست» است. این زنجیره از شمال تا جنوب ادامه دارد و ژاپن، جزایر ریوکو، شبه‌جزیرهٔ کره، تایوان، فیلیپین، اندونزی و استرالیا را در بر می‌گیرد. درحال‌حاضر، ازآنجاکه چین با محیطی خصمانه در دریاهای مجاور خود مواجه است، چیزی جز دردسر و نومیدی در ارتباط با این زنجیره جزیره‌ای نمی‌بیند. وجود مناقشه‌ها در دریای چین جنوبی چه در بعد منطقه‌ای و چه بعد فرامنطقه‌ای، وضعیت منظرهٔ

دریایی ترسناکی را پیش روی استراتژیست‌های دریایی چین قرار داده است. پکن بـا نگـاه از ساحل اقیانوس آرام به این زنجیرهٔ جزیره‌ای نخست، به تعبیر جیمز هلمز و توشی یوشـیهارا[1] از استادان کالج جنگ نیروی دریایی، نوعی «دیوار بزرگ معکوس» را می‌بینند؛ خطی سـازمان یافته از متحدان آمریکا با برج‌های مراقبت برپاشده از ژاپن تا استرالیا که همـه بـه‌طـور بـالقوه مانع دسترسی چین به اقیانوس بزرگ‌تر می‌شوند. به‌علـاوه ایـن اقـدامات بـرای جلـوگیری از ضمیمه‌کردن تایوان از سوی چین به سرزمین اصلی است. تایوان در این حوضـهٔ نفـوذ دارای نقشی محوری است. از دیدگاه داگلـاس مـک‌آرتـور، ژنـرال ارتـش، تـایوان «نـاو هواپیمـابر غرق‌ناشدنی» است که بر نقطهٔ مرکزی ساحل محدب چین تسلط دارد و طبـق گفتـهٔ هلمـز و یوشیهارا، یک قدرت خارجی مانند آمریکا از آن نقطـه مـی‌توانـد قـدرت خـود را در امتـداد پیرامون ساحلی چین اعمال کند. در پایان، به نظر رابرت دی کاپلان (۲۰۱۲) اشاره می‌شود که چنین بیان می‌کند: استراتژیست‌های چینی حریصانه به مطالعهٔ کتاب ماهان می‌پردازنـد و ایـن نشانه‌ای است از اینکـه دینامیـک جهـان چگونـه درحـال‌تغییر اسـت. اکنـون آن‌هـا بـیش از آمریکایی‌ها ماهانی هستند. آن‌ها درحال ساخت ناوگان‌هـایی هسـتند کـه بـرای مواجهـه‌های مسلحانه در دریا طراحی شده‌اند؛ حال‌آنکه نیروهای دریایی اروپایی قدرت دریـایی را تنهـا از منظر اقدام انتظامی و پلیسی می‌نگرنـد؛ بـرای مثـال، جیمـز آر. هلمـز و توشـی یوشـیهارا در سمپوزیوم ۲۰۰٤ در پکن چنین نوشته‌اند: استادان متعدد از ماهان نقل‌قول می‌کنند و اعتبـار او را گواهی می‌دهند و بدون استثنا، جنگ‌طلبانه‌ترین قواعد ماهان را نقل مـی‌کننـد و فرمانـدهی دریا را مانند قدرتی قاطع و مغرور می‌پندارند که دریا را به روی پرچم دشمن می‌بندد. کاپلان تأکید می‌کند که از آن زمان با بزرگ‌ترشدن و دوربردترشدن نیروی دریایی چین، گـرایش بـه ماهان در پکن تشدید شده است؛ به‌گونه‌ای‌که می‌توان گفت به تمایلات ماهانی مجهز شده‌انـد (کاپلان، ۱۳۹۷، صص. ۱۰۳، ۱۸۱).

1. James R. Holmes & Toshi Yoshihara

### ٦. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

با توجه به یافته‌های تحقیق و برمبنای جدول (۱) که اهمیت سواحل و طول سواحل در قاره‌های گوناگون آورده شده است، مشاهده می‌شود که انسان و دولت‌ها همواره به دریاها اهمیت داده‌اند. اصطلاح تحول ساحل که در این جدول آمده است، به معنی میزان تفاوت و اختلافی است که کشورها و قاره‌ها در رابطه با داشتن ساحل فیزیکی و میزان استفاده از ساحل برای توسعه‌یافتگی در اختیار دارند که اهمیت و تأثیر سواحل را بازگو می‌کند. با توجه به نقشه‌های ارائه‌شده در مقاله، با اینکه حقوق بین‌الملل دریاها که میزان و اندازهٔ حریم قلمروهای دریایی کشورها در دریاهای آزاد را تعیین کرده است و بیشتر کشورهای دنیا آن را پذیرفته‌اند، اما می‌بینیم که دولت چین ناقض این حقوق و خواهان دراختیارگرفتن قسمت‌های زیادی از دریای جنوبی چین است. در شکل‌های (۲) و (۵) مشاهده می‌شود که دولت چین مدعی دراختیارداشتن بخش زیادی از آب‌های این دریا است و حتی با توجه به موقعیت جزایر اسپراتلی و پاراسل که از نظر فاصله در محدودهٔ دورتری از سواحل چین قرار دارند، ولی پکن مدعی حاکمیت بر این جزایر است. ترسیم خطوط نه‌گانهٔ یو شکل و ارائهٔ آن به سازمان ملل بدون هیچ‌گونه توضیحی، نشان می‌دهد که دولت چین در دریای جنوبی چین مدعی حاکمیت بیشتر، یعنی ادعای ۸۰ درصدی بر این دریا را دارد و دلیل آن را مسائل تاریخی بیان می‌کند. جدای از پیشینهٔ تاریخی حضور چین در دریاها، سیاست‌گذاران و دولتمردان چین با توجه به یافته‌های مطرح‌شده در مقاله، برمبنای نظریهٔ قدرت دریایی ماهان پیش می‌روند؛ زیرا، ساخت جزایر مصنوعی و ادعای حاکمیت بر دریای جنوبی چین نشان می‌دهد که چین راهبرد قدرت دریایی را دنبال می‌کند و خواهان برتری قدرت دریایی در آسیا–پاسفیک است. گفته شد که ماهان برای آمریکا پیشنهاد تسلط و نفوذ بر دریاهای نزدیک، یعنی کاراییب را ارائه کرد که به تعبیر میتچل (۲۰۱٦) این موضوع برای چین نیز در دریای جنوبی چین باید نمود داشته باشد.

به‌علاوه در شکل (٤) موقعیت ژئواکونومیک و مسیرهای تجاری این دریا نشان داده شده است. ناگزیز، حجم وسیعی از مبادلات بازرگانی چین و کشورهای حوضهٔ اقیانوس آرام در این دریا و از طریق تنگهٔ مالاکا انجام می‌شود؛ ازاین‌رو، موقعیت راهبردی دریای جنوبی چین و جزایر پاراسل و

اسپراتلی ایجاب می‌کند که کشورهای ساحلی با توجه به حقوق بین‌الملل دریاها توجه لـازم را بـرای تسلط و دراختیارداشتن قلمروهای دریایی داشته باشند، ولی آنچه درحـال‌حاضـر مشـاهده مـی‌شـود، چالش‌ها و اختلاف‌های منطقه‌ای و بین‌المللی میان کشورهای ساحلی است که به‌دلیل ادعای حاکمیت و نقض حقوقی قلمروهای دریایی دیگر کشورهای ساحلی از سوی پکن در این دریـا اسـت کـه بـا ساخت جزایر مصنوعی و قائل‌شدن حریم هوایی و دریـایی بـرای آن‌هـا، ادعـای حـاکمیتی خـود را گسترش داده است. ناگزیر، اقدامات دولت چین در دریای جنوبی چـین، پکـن را به‌سـوی ابرقـدرت دریایی رهنمون می‌کند. در پایان، برای دوری از چالش‌هایی که در این دریا وجود دارند، مـوارد زیـر پیشنهاد می‌شود:

١- دولت چین، به‌طور واقع‌بینانه برای کشورهای ساحلی دریای جنوبی چین ارزش قائـل شود و قلمروهای دریایی برای آن‌ها در نظر بگیرد و این کشورها را از حـق مسلمشـان جـدا نکند؛

٢- با تأسیس یک سازمان همکاری منطقه‌ای، کشورهای ساحلی به داشتن همکـاری‌هـای بیشتر اقدام کنند؛

٣- کشورهای ساحلی تلاش کنند مشکلات دریایی خود را به دور از دیدگاه‌هـا و دخالـت کشورهای فرامنطقه‌ای حل کنند.

**کتابنامه**


١. آجیلی، ه.، سلامی زواره، م.، و فلاحی برزکی، م. (١٣٩٦). امنیت انرژی چین در راستای طرح «یـک کمربند-یک جاده». *تحقیقات سیاسی و بین‌المللی*، *٣٣*، ٦١-٩٢.

٢. استاوریانوس، ال. اس. (١٣٩٥). *شکاف جهانی (سیر شـکل‌گیـری جهـان سـوم)* (چـاپ دوم). (ر. فاضل، مترجم). تهران : انتشارات ثالث.

٣. اسمیت، ل. (١٣٩٠). *جهان در ٢٠٥٠* (م. امیـدی، و ن. زریـن‌پنجـه، مترجمـان). تهـران: انتشـارات مهرویستا.

٤. امیدی، ع. (١٣٨٦). حقوق بین‌الملل و ساختن جزایر مصنوعی در خلیج فارس. *ماهنامـهٔ اطلاعـات سیاسی- اقتصادی*، *٢٣٧-٢٣٨*، ٧٠-٨١.

۵. برادن، ک.، و شلی، ف. (۱۳۸۳). *ژئوپلیتیک فراگیر* (ع . ر. فرشچی، و ح. ر. رهنما، مترجمان). تهران: انتشارات دافوس.

٦. پرسکت، ج.، و اسکوفیلد، ک. ا. (۱۳۹۵). *مرزهای سیاسی سواحل جهان* (جلدهای اول و دوم) (ز. پیشگاهی‌فرد، م. رستمی، و م. علیزاده، مترجمان). تهران: انتشارات پشتیبان.

۷. پیشگاهی‌فرد، ز.، کامران، ح.، افضلی، ر.، حسینی امینی، ح.، و التیامی‌نیا، ر. (۱۳۹۱). پیامدهای زیست‌محیطی و حقوقی ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس. *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۷۹، ۱۱۷-۱٤۰.

۸. تاناکا، ی. (۱۳۹۵). *حقوق بین‌الملل دریاها* (آ. طلعت، مترجم). تهران : انتشارات شهر دانش.

۹. جنگ آمریکا و چین با زبان اشاره/دریای جنوبی چین محل جنگ است؟ (۱۳۹٦). تاریخ خبر ۱۳۹۷/٦/۱۱، بازیابی از

https://www.khabaronline.ir/(X(1)S(5tr3tcpe3k55tcipi5te2tbq))/detail/801483/World/americas

۱۰. جنگ اقتصادی آمریکا و چین در دریای چین جنوبی (۱۳۹۵). تاریخ خبر ۱۳۹۵/٤/۵، بازیابی از http://www.irna.ir/fa/News/ 82125170

۱۱. چرچیل، ر.، و لو، آ. (۱۳۹۳). *حقوق بین‌الملل دریاها* (چاپ هفتم) (ب. آقایی، مترجم). تهران: انتشارات گنج دانش.

۱۲. چین از ساخت جزایر در دریای جنوبی دفاع کرد (۱۳۹٦). تاریخ خبر ۱۳۹۷/٦/۱۰، بازیابی از http://www.irna.ir/fa/News/83018431

13. EIA, Middlebury Colege, National Geographic, CIA Factbook

14.https://images.search.yahoo.com/search/images

۱۵. حافظ‌نیا، م. ر.، و کاویانی‌راد، م. (۱۳۹۳). *فلسفهٔ جغرافیای سیاسی*. تهران: انتشارات پژوهشکدهٔ راهبردی.

۱٦. حافظ‌نیا، م. ر. (۱۳۸۵). *اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک*. مشهد: انتشارات پاپلی.

۱۷. دایموند، ج. (۱۳۹٦). *اسلحه، میکروب و فولاد* (چاپ سوم) (ح. مرتضوی، مترجم). تهران : انتشارات بازتاب نگار.

۱۸. زین‌العابدین عموقین، ی. (۱۳۹٦). *ژئوپلیتیک (ایده و کاربرد)* (چاپ سوم). گیلان : انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی واحد گیلان.

۱۹. رحیم‌صفوی، س.ی.، و قنبری، ع.ا. (۱۳۹۰). پیامدهای احداث جزایر مصنوعی امارات متحده عربی بر ایران در خلیج فارس. *ژئوپلیتیک*، *۷*(۳)، ۲٤-۱.

۲۰. عباس‌زاده فتح‌آبادی، م.، و رمضانی، ا. (۱۳۹٦). سیاست چین در دریای جنوبی: سیاست قدرت و نفوذ دریایی. *سیاست جهانی*، ٦(۲)، ۸٤–٥۹.

۲۱. عباسی‌اشلقی، م. (۱۳۹۰). ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس از منظر حقوق بین‌الملل محیط-زیست. *راهبرد*، ۲۰(٥۸)، ٦٤–٤۷.

۲۲. عزتی، ع. (۱۳۸٦). *نظریه‌های جدید جغرافیای سیاسی*. تهران : انتشارات قومس.

۲۳. عجم‌اوغلو، د.، و رابینسون، ج. ای. (۱۳۹۷). *چرا ملت‌ها شکست می‌خورند؟ ریشه‌های قدرت، ثروت و فقر* (چاپ نهم) (م. میردامادی، و م. ح. نعیمی‌پور، مترجمان) تهران : انتشارات روزنه.

۲٤. شبکهٔ خبر بی‌بی‌سی فارسی(۱۳۹٦) . ۱۳۹٦/۲/۱٥. بازیابی از BBC Persian Television (www.bbc.com/persian)

۲٥. فریدمن، ج. (۱۳۹۱). *جهان در صد سال آینده* (چاپ سوم) (ا. ح. تهامی، مترجم). تهران: انتشارات فرزان.

۲٦. فلاحی، ا.، و امیدی، ع. (۱۳۹٦). دامنهٔ تغییر و تداوم سیاست خارجی توسعه‌گرایانهٔ چین در دوران شی‌جین پینگ. *رهیافت‌های سیاسی و بین‌المللی*، ۹(۱)، ۱۳۷–۱۷۸.

۲۷. کاپلان، ر. دی. (۱۳۹۷). *انتقام جغرافیا، آنچه نقشهٔ جغرافیا دربارهٔ درگیری‌های آینده و جنگ به ما می‌گوید* (چاپ دوم. ) (م. ح. خضری، و م. نیک‌فرجام، مترجمان). تهران: انتشارات انتخاب.

۲۸. کلتات، د. (۱۳۹۳). *جغرافیای طبیعی دریاها و سواحل* (چاپ سوم) (م. ر. ثروتی، مترجم). تهران: انتشارات سمت.

۲۹. کرمی، ج.، و فاضلی، س. (۱۳۹۷). ژئوپلیتیک دریایی و سیاست خارجی روسیه در بحران‌های اوکراین و سوریه. *مطالعات اوراسیای مرکزی*، *۱۱*(۱)، ۱۹۷–۲۱٤.

۳۰. گروسیوس، ه. (۱۳۹۰). *دریای آزاد* (ح. پیران، مترجم). تهران : انتشارات شهر دانش.

۳۱. میرزاده، س. م. ح. (۱۳۹۷). بررسی رأی دیوان دائمی داوری فیمابین چین و فیلیپین در پروندهٔ دریایی چین جنوبی. *مجلهٔ بین‌المللی پژوهش ملل*، ۳(۳۳)، ۸٥–۱۰۲.

۳۲. میرحیدر، د.، غلامی، ب.، و میراحمدی، ف. س. (۱۳۹۲). جغرافیای سیاسی و حقوق بین‌الملل دریاها. *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ٤٦(۲)، ۳۲۷–۳٦۰.

33. Boyle, E. K., & Iwashita, A. (2015). State borders in Asia. In J. Laine& A. Kireev, *Introduction to Border Studies* (pp. 226-244). Vladivostok, Russia: Dalnauka.

34.Cahill, B. (2012). *Geopolitics of the South China Sea*. New York, NY: Energy Intelligence.
35.Corrigan, M. (2016). The impact of geopolitical factors on the future economic integration of ASEAN+ 3. Retrieved from http://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/2360
36.Hayton, B. (2018). *The South China Sea: The struggle for power in Asia*. Yale, England: Yale University Press.
37.Hideshi, U. (2013, June 10). The problems in the South China Sea. Retrieved from https://www.spf.org/islandstudies/readings/b00004.html
38.Lunn, J., & Lang, A. (2016, July). The South China Sea dispute. Retrieved from http://parliament.uk/commons-library
39.Mitchell, M. (2016). The South China Sea: A geopolitical analysis. *Journal of Geography and Geology*, *8*(3), 14-25.